М5003

С 91(98)
Г 874

Бор. Громов

ГИБЕЛЬ ЧЕЛЮСКИНА

ГОСЛИТИЗДАТ 1936

ГИБЕЛЬ ЧЕЛЮСКИНА
бор.
Громов

96770

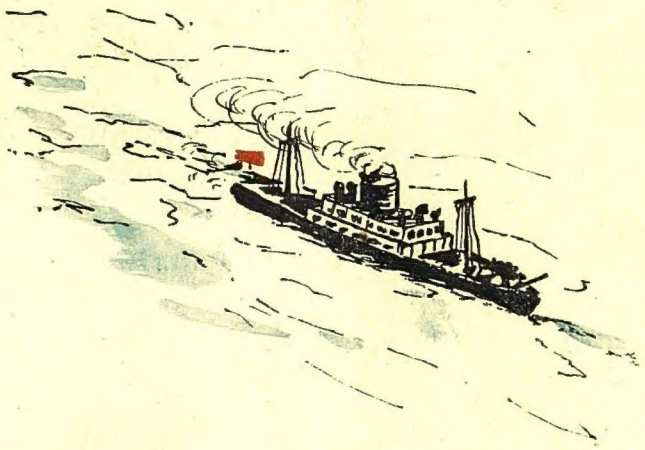
9 р 50 к.

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗЖЕ
указанного здесь срока

9(98) | 96720
Г874 | Громов, Бор.
Гибель Челюскина
7р. 50к. пер. 2р.
10/V 63 Сеf
23.8.63 ДЧ
10.9.63 К
70
1948

Дорогому Отто Юльевичу,
неоценимому другу — товарищу по ряду крупнейших советских арктических экспедиций, мужественному руководителю «Челюскина» с любовью посвящаю книгу.

Автор

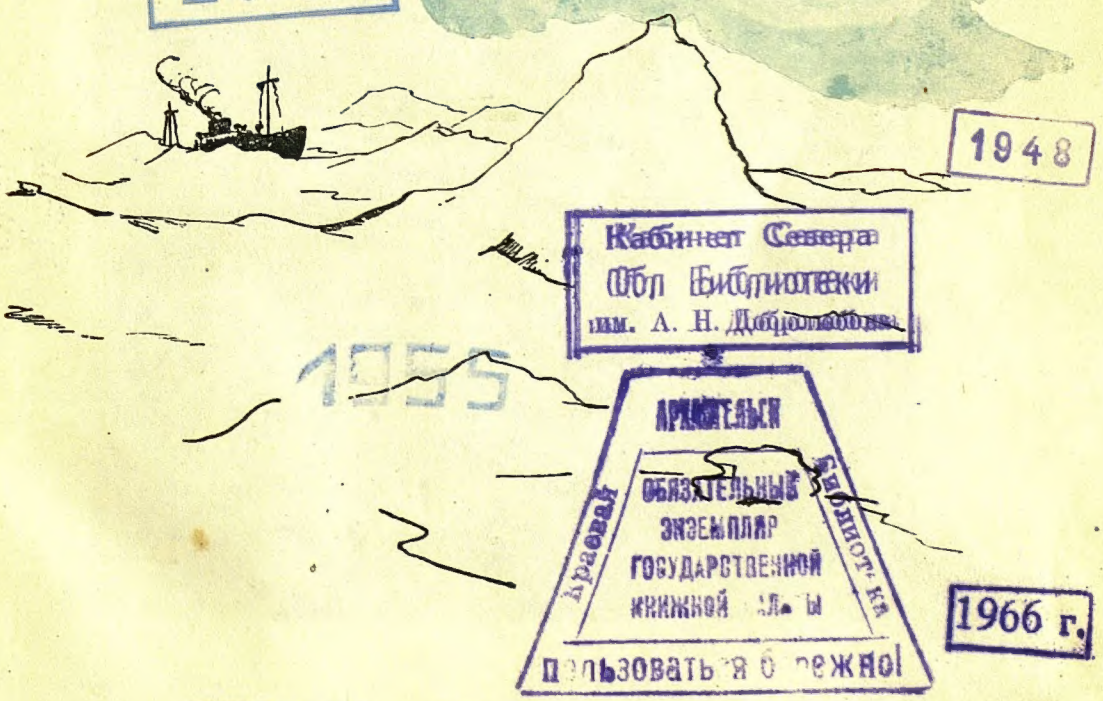


ГОСЛИТИЗДАТ 1936

С 91(98)
Г 874

Бор. Громов

Гибель челюскина



96770.
1995
2002
1948
Кабинет Севера
Обл. Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова
1955
Архангельск
Областная библиотека
Обязательный экземпляр
Государственной книжной палаты
Пользоваться бережно!
1966 г.
2010
8026к.

91(98)
1966 г.
2010
Нейтрализация
2010 г.

Кабинет Севера
Кабинет Севера
Обл. Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

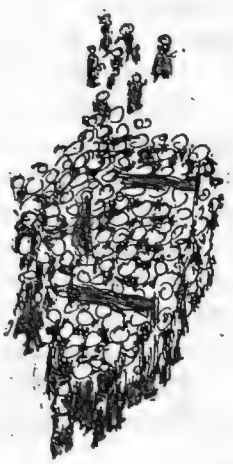
ПОЛЯРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ НАЧАЛАСЬ

Длинные, прямые улицы высоких штабелей леса, огромных гор бочек и мешков Ленинградского порта, змеясь в бесчисленных поворотах, ведут к синим водам залива.

Сюда, к бесконечной ленте причала, спешат люди, мчатся, раздирая воздух пронзительными гудками, загруженные доверху автомашины.

Перекинув концы на берег, пришвартовался к пристани красавец «Челюскин», открыв ненасытные пасти своих трюмов для приема груза.

Яркое июльское солнце неутомимо шлет знойные лучи, кокетливо играя на медных, лихо надраенных до ослепительного блеска металлических частях парохода. Вся широкая корма завалена бочками бензина, нефти и керосина. На



носу — терпко пахнущие доски и бревна: будущий дом для колонии о. Врангеля.

Круглыми сутками грузится «Челюскин», набирая тонны угля, полуторагодичный запас продовольствия, теплой одежды для правительственной арктической экспедиции, отправляющейся повторить исторический рейс краснознаменного «Сибирякова» по Великому северному морскому пути.

Лучший капитан Советского Севера, старый полярник-помор В. И. Воронин, только что приехавший в Ленинград, прямо с вокзала бросился в порт посмотреть, своими руками пощупать новое, еще неизвестное ему судно.

Широкими шагами, морской, в развалочку, походкой он вымеривает длинную стрелу палубы, спускается вниз в бездонные трюмы, залезает наверх на капитанский мостик, быстро и нетерпеливо просматривая сложные навигационные приборы.

— Ну, кажется, все на месте, — устало улыбается он, — уж очень только длинен и широк наш «Челюскин». Трудно с ним будет работать во льдах...

Капитану можно верить. За его спиной — десятки славных лет полярного стажа, блестящие рейсы на ледоколе «Седов» на Землю Франца Иосифа и Северную Землю и, наконец, плавание «Сибирякова» из Атлантического в Тихий океан, без зимовки, в одну навигацию.

Старый полярник, боцман А. Загорский, много раз плававший в Арктику, сибиряковец, заботливо оттирает и без того блестящие поручни от предполагаемой пыли: руки не дают ему покоя, беспрерывно тянут к работе.

— Посмотри, какой красавец «Челюскин», — хвастается он.

И, действительно, пароход производит большое впечатление. Огромный, длиной более 100 метров и шириной 16,5 метра, водоизмещением в 6500 тонн, сооруженный датской фирмой «Бурмейстер и Вайн», он получил высший класс британского Ллойда.

Судно построено по последнему слову западной техники. Мощность его машин — 2700 индикаторных сил. Установлен специальный прибор для таяния льда и добычи запасов пресной воды. Измерение глубины производится при помощи аппарата эхолота.

На верхушке передней мачты прикреплена наблюдательная бочка.

Под наблюдательной бочкой, заботливо закутанный в чехлы,

Горячо провожал „Челюскина“ пролетариат города Ленина

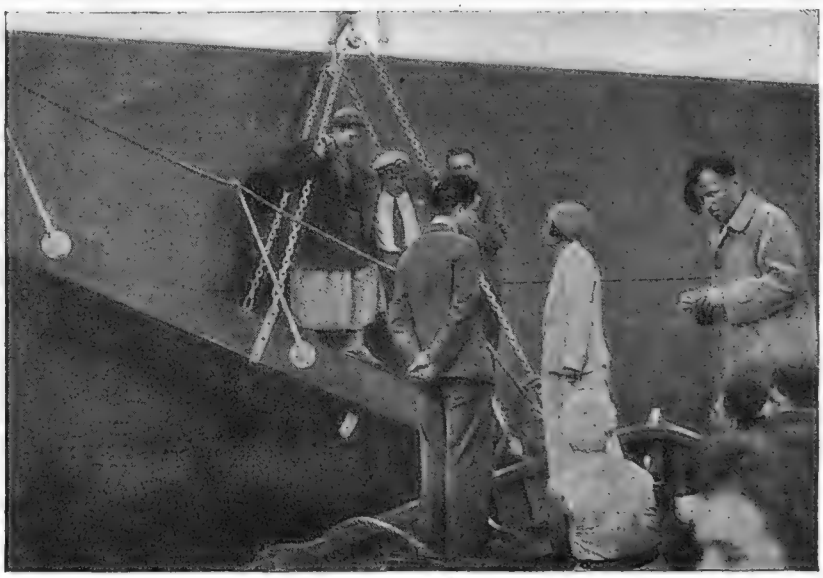
установлен мощный прожектор. На полубаке и корме — гигантские стрелы для подъема семнадцатитонных грузов.

На спардеке, вдоль реллингов, укреплены спасательные шлюпки, моторные боты, вместимостью на 56 человек каждый, и 50-сильный морской катер.

Никогда еще ни одна полярная экспедиция не выходила на север столь богато оснащенной.

Наконец, необычайно поражает внутреннее оборудование судна. Просторные, светлые, прекрасно отделанные каюты с максимумом удобств пришли на смену узким клеткам с тонкими деревянными перегородками, наспех оборудованным в мрачных трюмах старых полярных судов.

Широкие проходы, — настоящие проспекты, а не палубы, вместительные кают-компании для командного состава и экипажа — вот чем может похвастаться новое советское полярное судно. На нем все сделано для того, чтобы предоставить участникам экспеди-



Родные и близкие челюскинцев в Ленинградском порту

ции наибольшие удобства во время похода и, в особенности, в случае вынужденной зимовки.

На палубе оборудована самолетная площадка — примитивный ангар для воздушного разведчика нашей экспедиции, самолета летчика М. С. Бабушкина — известного полярного пилота Советского Союза, участвовавшего в поисках итальянца Нобиле.

Летчика М. С. Бабушкина еще нет. Нет и его верного соратника во льдах — стальной птицы. Они примкнут к нашей экспедиции в Мурманске, когда «Челюскин», пройдя Балтийское море, обогнет Скандинавский полуостров.

С пристани день и ночь несутся хриплые крики матросов и грузчиков. Гигантские трюмы «Челюскина» забирают 2700 тонн угля, 500 тонн полуторагодичного запаса продовольствия, — запаса, необходимого на случай вынужденной зимовки.

Бессменного начальника всех крупнейших советских арктических экспедиций, проф. О. Ю. Шмидта буквально разрывают на

части. 16 июля судно уходит в море. К этому времени нужно закончить все работы, договориться о постоянной и регулярной радиосвязи с материком, побеседовать и узнать настроение команды, просмотреть запасы продуктов. А помимо всего — бесконечные газетные интервью и доклады на собраниях, фабриках, заводах, ибо страна вправе требовать самой широкой информации о мероприятиях и работе своего правительства на далеком севере.

— 16 июля уходим в море, — это твердо помнит каждый участник похода.

И полярный радист Э. Т. Кренкель — старый и опытный зимовщик на Новой Земле, Земле Франца Иосифа, участник первого полета дирижабля «Граф Цеппелин» в Арктику, участник экспедиции на «Сибирякове» — круглые сутки, согнувшись, торчит в радиорубке, налаживая длинноволновую и коротковолновую станции.

Широкоплечий гигант, невероятной силы и здоровья матрос-сибиряковец Г. Дурасов, измазанный в угольной пыли, нетерпеливо покрикивает на портовых грузчиков, заставляя удвоить темпы погрузки.

Прогноз погоды на севере для нашего плавания не совсем благоприятен. Правда, предсказывают,— этот год в ледовом отношении будет не особенно трудным, но все же тяжелее, чем в 1932 году во время плавания «Сибирякова», как известно, потерпевшего аварию во льдах Чукотского моря.

Но трудности коллектив не пугают.

Выполнить задание партии и правительства! — вот под каким лозунгом выходил «Челюскин» из Ленинграда в тяжелое плавание.

Тепло провожал пролетарский Ленинград экспедицию в далекий поход. Вся огромная набережная им. лейтенанта Шмидта, у которой стоял, чуть попыхивая дымком своей толстой трубы, «Челюскин», полна провожающими. Море алых знамен. Много искренних слов, добрых пожеланий счастливого плавания, новых побед и успехов услышал состав экспедиции.

«Без победы не возвращаться», — так приказал город Ленина.

Митинг закончился. Трапы подняты на палубу. Наступила гробовая тишина. Наверху на капитанском мостике появляется капитан В. И. Воронин.

Сегодня его не узнать. Он торжественен, официален. На нем даже белый воротничок и галстук, которые он, как ненужные

аксессуары, забросит потом на дно чемодана на все время рейса.

Грохот и скрежет прорезали тишину. Пыхтя и отдуваясь, разбрасывая облака белоснежного пара, медленно тащила лебедка ржавую, грязную от речного ила, якорную цепь.

— Якорь — чист, — раздается звонкий голос боцмана А. Загорского.

— Тихий, вперед! — наклоняется к слуховой трубке, соединяющей капитанский мостик с машинным отделением, В. И. Воронин, стараясь не смотреть вниз на пристань, где в толпе его жена.

Протяжно и хрипло гудит празднично-расцвеченный флажками «Челюскин». Сердитый бас его уносится далеко за широкую гладь Невы.

— Урра!.. — неистовствует пристань.

— Ур-р-р-а! — несется в ответ с парохода.

Медленно, величаво развернул «Челюскин» свой широкий нос и, сопровождаемый флотилией моторок и катеров, взял курс к выходу в открытое море.

Пройдя длинную, прямую улицу Морского канала, освещенного блестящей лентой электроламп, невдалеке от Кронштадта, капитан произвел девиацию, сверил точные навигационные приборы. К утру судно уже было в водах Финского залива.

В полдень на горизонте показался темный силуэт корабля. На него никто и не обратил внимания, ибо Финский залив, как хорошо наезженный тракт, был полон грузовыми судами, быстро сновавшими во всех направлениях. Но внимательно следивший в бинокль капитан, неожиданно вскрикнув, заставил всех повернуть головы вперед, к носу «Челюскина», с правого борта которого проходило неизвестное судно.

— Да это ж «Крестьянин» идет из Великобритании! — возбужденно размахивая руками, объяснил В. И. Воронин. — А на нем старшим штурманом плавает мой родной брат. Понимаете? И ему посчастливилось вот попасть на наши проводы...

— Володя, помаши рукой дяде...

Сын капитана Воронина, совершающий с нами рейс до Мурманска, стремглав выбежал из капитанской рубки, где он внимательно изучал навигационную карту, закричал «ура» и от радости запрыгал по палубе.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

Длинными заунывными гудками распрощались два брата. Один шел домой, в Ленинград, другой — в неизвестность.

Утром вахтенный штурман М. Г. Марков средь бесконечных просторов Балтийского моря заметил крошечную моторную лодку с двумя людьми, сигнализировавшими о помощи.

«Челюскин» немедленно изменил свой курс и подошел к моторке. Внизу на маленькой шлюпке два человека, нервно жестикулируя, пытались нам что-то объяснить на совершенно незнакомом языке. Мы долго старались, путая французские и немецкие слова, завязать разговор, но — безуспешно. К счастью, выручила наша буфетчица карелка Вау, великолепно знавшая финский язык. Незнакомцы заявили, что они финские пограничники.

— Ну, вот, — проворчал прислушивавшийся к переговорам В. И. Воронин, — на наш берег хорошего дерева не выбросит...

У пограничников случилось несчастье — вышел весь бензин. Целые сутки они сигнализировали встречным судам, неизменно проходившим мимо и не желавшим оказать помощь.

— А один германский пароход, — рассказали они, — заметив нас, подошел. Но как только капитан узнал, что нам нужен бензин, он тут же приказал поднять пары и бросил нас на произвол судьбы.

Вполне понятно, что О. Ю. Шмидт немедленно распорядился снабдить пострадавших горючим и предложил зайти пообедать. Но они отказались, указывая на необходимость спешить к берегу, так как волна усиливалась.

— Что-то рано мы в этом году начали оказывать помощь, — смеялся штурман М. Г. Марков, припомнив, как во время плавания «Сибирякова» у о. Диксон нам пришлось разыскивать унесенных в море рыбаков, а позднее от устья реки Лены — проводить речные суда через море Лаптевых, к устью реки Колымы.

Днем произошла первая неприятность. Старший механик парохода Н. К. Матусевич неожиданно обнаружил сильное нагревание подшипников судовой машины. Пришлось бросить ход и делать срочный ремонт. Эта, хотя и небольшая, авария произвела тяжелое впечатление на судовой экспедиционный состав. «Челюскин» ведь еще совсем новое судно, только что сошедшее со стапелей копенгагенской судоверфи. И несмотря на это — уже первая заминка, причем в чистой воде. А что же будет во льдах? Надо отметить то

„Челюскин“ в Копенгагенском порту

возмутительное обстоятельство, что находившийся на борту «Челюскина» инженер-механик — представитель датской фирмы «Бурмейстер и Вайн» — категорически отказался подписать акт о случившемся. Уверенность в прочной конструкции купленного нами в Дании полярного судна с этого дня поколебалась.

К вечеру, в сильную волну, проходя скалистый остров Гогланд, плывший с нами до Мурманска кораблестроитель профессор Лобач-Жученко торопливо вынул двугривенный и далеко выкинул в море.

— Так делали древние викинги, — с важностью заявил он, — ибо в этих местах всегда гибло много судов.

Помогла ли эта профессорская расточительность «Челюскину» — сомневаемся. Но во всяком случае 20 июля экспедиция благополучно подходила к первому этапу своего гигантского пути — к столице Дании.

Проводы „Челюскина“ в Копенгагене. Комсомольцы приветствуют экипаж

Темной ночью «Челюскин» вошел в узкие, освещенные двумя красными сигнальными огоньками ворота гавани Копенгагена и пришвартовался у длинного мола «Lange Linie».

Утром, чуть свет, все участники похода вышли на палубу. Блестящее яркое солнце жарко повисло над городом.

Сегодня — будничный день, а жизнь в порту течет тихо, сонливо. С Ленинградом, Мурманском, Одессой даже трудно сравнить. Там в это время — шум, грохот и визг беспрерывно работающих лебедок, погружающих товары на пароходы.

Копенгагенский порт замер. Вокруг нас десятки судов со сброшенными в котлах парами.

— Безработные, — указывая на них пальцем, говорит капитан. — У нас бы в стране не стоять им «на биче». У нас только поворачиваться успевай, а то все пакгаузы лопнут от грузов.

Тяжелый экономический кризис, объявший весь мир, проник и сюда, в страну тучного земледелия и племенного скотоводства. Нет спроса на сельскохозяйственные продукты, резко сократился и эк-

спорт. В порту интенсивно работают лишь пассажирские пароходы, и то, главным образом, на иностранных туристов.

Где ж деловая жизнь города?

По молу лениво фланируют в традиционной утренней прогулке толстые буржуа, с котелками, сдвинутыми на затылок, с тяжелыми золотыми брелоками на животах. Вот промелькнули, спеша к утренней мессе, три стройных монашки в черных сутанах и блестящих белых рукавах.

Но где же рабочие? Наши глаза напряженно скользят по берегу. Вот, разве тот, что вдали появился под мостом? Нет, это полицейский, с важно заложенными за спину руками.

Первыми, кто появился на судне, были проворные «шипшендеры», агенты по сбыту товаров. Расшаркавшись перед капитаном, перебивая друг друга, они назойливо предлагали все, что хотите, — от белоснежных сорочек и подтяжек до муки, молока и бананов.

Одному из наиболее упорных, с щедростью раздаривавшему блокноты и отрывные календари (рекламные издания фирмы), мы заказали партию лимонов, необходимых для «Челюскина», а также для снабжения всех полярных судов, вышедших в этом году в арктическую экспедицию.

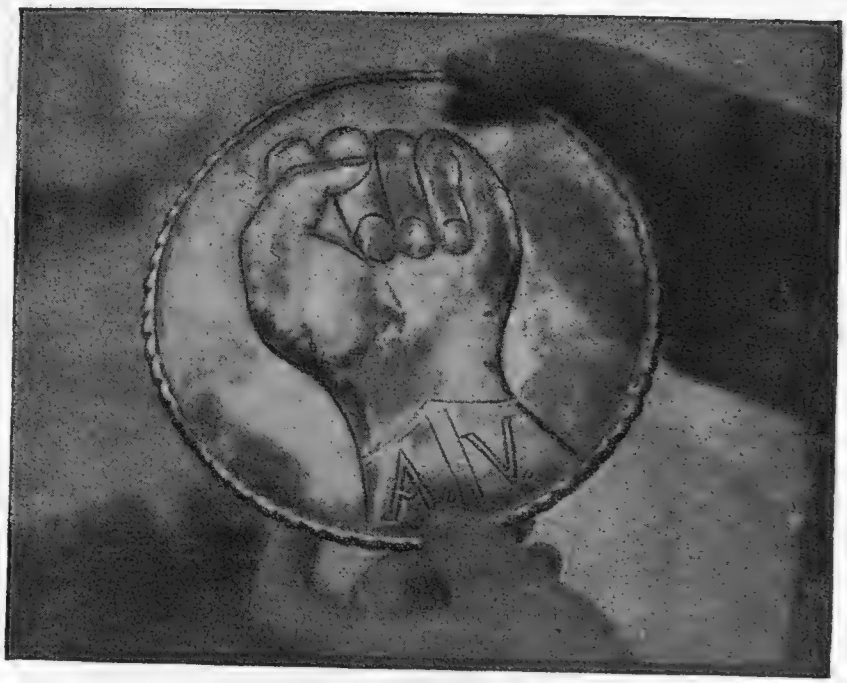
К двенадцати часам дня на судно прибыли представители советского полпредства и торгпредства во главе с полпредом СССР т. Кобяцким и шумная ватага корреспондентов иностранных газет.

В кают-компании О. Ю. Шмидт долго беседовал с представителями прессы, информируя их о целях и задачах нашего ледового похода. В самый разгар интервью, когда вечные ручки репортеров с быстротой скользили по листкам блокнотов, записывая беседу как сенсационную новость для утренних газет, разговор пришлось прервать.

Вдоль мола, в потоках ярчайшего солнца, под вымпелами всех наций быстро скользили белоснежные парусные яхты. Оказалось, что на сегодня назначены интернациональные гонки, в которых непременным победителем будет датский король, равно как в Швеции король традиционно побеждает в теннисных матчах.

Пять суток простоял «Челюскин» в столице Дании. Пять суток беспрерывным потоком шли туристы осматривать впервые пришедшее в Копенгаген советское полярное судно.

Пребывание «Челюскина» в Дании было использовано в целях культурного сближения обеих стран. Начальник экспедиции сделал



Знак Рот-Фронт, подаренный экипажу комсомольцами Копенгагена

большой доклад о советской работе по освоению Арктики, на котором присутствовали крупнейшие датские ученые и писатели. Пресса всех направлений в специальных статьях, иллюстрированных фотографиями, подробно освещала цели экспедиции, особо отмечая выдающиеся успехи СССР в деле освоения своих северных окраин.

Участники похода, разбившись на группы, подробно осмотрели город, предместья, побывали на даче известного датского писателя Андерсен Нексе, в Институте крупного ученого—председателя Международного полярного года—профессора Лякура. Мы видели тихие, малолюдные улицы города, где никто не спешит и никуда не торопится. Мы видели советские красные бензиновые колонки

«Нафта», с успехом конкурирующие с «Шеллом» и «Стандарт-Ойлем», видели сумасшедшие потоки снующих по городу велосипедистов. (В Копенгагене на 750 тыс. жителей—350 тыс. велосипедистов.) Мы проезжали мимо опереточных, с моноклями, гвардейцев, надушенных, зализанных, в блестящих голубых с позументами мундирах и огромных меховых шапках. Мы видели пустующие, несмотря на бешеную рекламу, кино и театры, безнадежно стоящие без пассажиров такси и бледных, осунувшихся людей, молча протягивавших прохожим спичечную коробку; ведь в Дании нищенство официально запрещено.

За время нашей стоянки на «Челюскин» был погружен запас свежих лимонов — ценнейшего средства для борьбы с цынгой, а машины детально осмотрены и обнаруженные во время перехода из Ленинграда в Копенгаген дефекты тщательно исправлены.

25 июля «Челюскин» поднял якоря и под крики «ура», стройные звуки «Молодой гвардии», исполненной, несмотря на запрещение полиции, датскими комсомольцами, вышел в море, взяв курс на Мурманск.

Через два дня, обогнув южную оконечность Скандинавского полуострова, пройдя проливы Каттегат и Скагеррак, «Челюскин» вошел в воды Атлантического океана.

Существуют два пути следования на Мурманск: один — открытым морем, огибая Скандинавский полуостров, другой — узкими извилистыми фиордами, вдоль норвежского побережья.

На совещании командованием корабля было решено итти вторым путем, ибо усиление ветров достаточно ясно говорило о тяжелых штормах, обычно свирепствующих в это время года, которые придется перенести сильно груженному «Челюскину» в открытом океане.

Днем, в яркую солнечную погоду, «Челюскин» вошел в извилистый пролив Карм, где принял на борт норвежского лоцмана. С обоих бортов парохода видны густые, покрытые пушистым ковром леса, припухлости гор, красные точки черепичатых крыш крестьянских ферм. Широко раскинувшиеся вдоль крутых берегов рыбацкие поселки и города внезапно выплывали из сизой дымки тумана. По фиорду, как по хорошо наезженному шоссе, шныряли моторки и парусники, откуда люди нам приветливо махали платками.

Но чем дальше на север, тем быстрее менялся ландшафт. Ярко-зеленые альпийские луга, бесконечные вереницы рыбачьих посел-

ков уступали место мрачным громадам слоистых гор с жалкой растительностью. Лишь изредка стали попадаться крошечные, наспех сколоченные из досок домишки рыбаков. «Челюскин» приближался к Полярному кругу.

28 июля на траверзе горы «Семь сестер» коллектив праздновал годовщину выхода ледокола «Сибиряков» в исторический рейс. Был организован большой вечер воспоминаний участников похода, которых на «Челюскине» оказалось двадцать три человека. В ту же ночь начался дикий шторм, преследовавший нас более двух суток. Бешеными волнами с палубы снесло 35 тонн угля и много дров. В машине опять обнаружили неполадки. Капитан В. И. Воронин дал сверху сигнал «право руля», а пароход пошел влево.

Это происшествие сильно расстроило нашего водителя.

1 августа Полярный круг стал нам югом. В хмурую пасмурную погоду, в штормовой нордовый ветер подходил «Челюскин» к самой северной оконечности европейского материка — мысу Нордкин. Утром миновали траверз заполярного города Тромзе. На вершинах старых, выветренных гор, с белыми пятнами прошлогоднего нерастаявшего снега, низко висели тяжелые, налитые свинцом, облака. В ожидании сильных штормов весь состав экспедиции занялся креплением грузов и запасов продовольствия, находившихся на палубах.

Высадив на берег норвежского лоцмана, «Челюскин» из фиордов вышел в открытое море. Всю ночь свирепствовал дикий, неуемный шторм, заставлявший пароход сильно крениться.

Утром, проходя траверз советской радиостанции Цып-Наволок, «Челюскин» остановился в море, в нескольких милях от берега. В течение трех часов капитан и радист Э. Кренкель производили сверку радиопеллингатора—прибора, с помощью которого судно, находящееся вдали от берегов, может точно определить свое местонахождение.

Узнав, что на радиостанции Цып-Наволок до сих пор еще работает радист Пахолков, который держал с нами блестящую постоянную связь в прошлых экспедициях на ледоколе «Седов», во время плавания на Землю Франца Иосифа и Землю Северную, О. Ю. Шмидт послал на его имя приветственную телеграмму, с благодарностью за мастерское радиообслуживание.

2 августа ярко разукрашенный флагами «Челюскин» торжест-

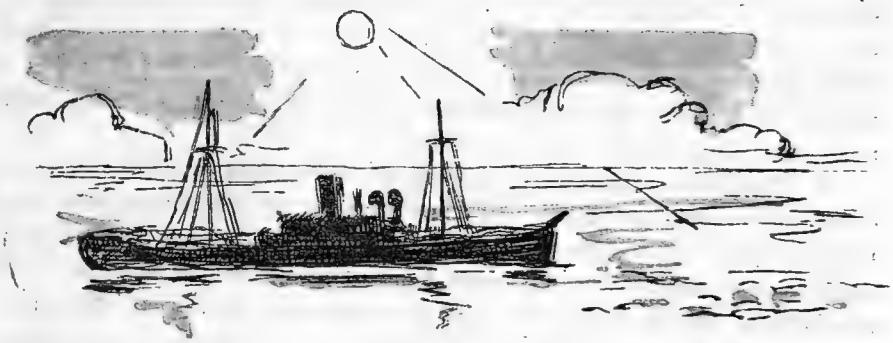
Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

венно вошел в гавань Мурманска — последнего города на нашем пути перед тяжелым походом в Арктику.

Немедленно приступили к погрузке запасов угля, а также свежих овощей — картофеля, капусты и лука. На борту парохода появился легкий самолет «Ш-2», конструкции инженера Шаврова, самолет, который там, далеко, среди необозримой ледяной пустыни, должен будет нам указывать путь к чистой воде, к победе. Экспедиционный состав пополнился двумя новыми членами — летчиком М. С. Бабушкиным и бортмехаником Г. Ф. Валавиным.

Перед выходом в море капитан получил весьма неблагоприятный прогноз о состоянии льдов в Арктике на 1933 год. По сведениям Центрального гидрологического комитета, в море Лаптевых в августе льды будут тяжелыми для кораблевождения, причем проливы Новосибирских островов будут забиты ледяными полями, продвигаться в которых крайне затруднительно.

Этот прогноз тщательно обсуждался командованием и научными работниками судна. Но все знали, что при арктических плаваниях трудности неизбежны. Было решено, не теряя времени, выходить в море, чтобы наиболее тяжелый участок пути успеть пройти до наступления зимних заморозков.



КУРС — НА ОСТ

Последнюю ночь перед выходом в море не спали. Надо было возможно скорее перебросить на борт свежее мясо для экспедиции — коров, свиней, а также сено и остатки продовольственных грузов. Трюмы закрыли свои ненасытные пасти, забрав максимальный запас угля. Весь состав экспедиции, с пришедшими на помощь краснофлотцами, до поздней ночи участвовал в общем аврале.

10 августа в 4 часа 30 мин. утра «Челюскин», подняв якоря, распрощавшись гудками, вышел в полярный поход.

В середине залива высадили на подошедший катерок лоцмана, заслуженного капитана В. К. Раффельда, и под рев тысячным эхо размноженных в горах гудков распрощались с Мурманском. Город потонул в сиреневой дымке тумана.

На борту «Челюскина» отправились в полярное плавание 112 человек: 53 человека — экипаж, 29 человек — экспедиционный состав, 18 зимовщиков о. Врангеля и 12 — строительных рабочих. В трюмах — ценнейшие для нас запасы угля — 2905 тонн, пресной воды — 500 тонн, продовольствия на 18 месяцев и трехгодичный запас для колонистов о. Врангеля.

В Кольском заливе, у рыбацкого становища Белокаменная, стали на якорь, для того чтобы по-походному закрепить палубный груз. К утру, возобновив ход, прошли низменный, вклинившийся далеко в залив мыс Великий с белой башней маяка и повстречали военно-учебное судно «Комсомолец» с поднятым на мачте флажком, что на человеческом языке обозначало «счастливого пути». Обменявшись традиционными морскими любезностями, мы разошлись.

Оставив с правого борта остров Сальный, гряду каменистых Ширинових островов, Тювогубский маяк, село Полярное, Оленьи острова и остров Седловатый, с сиротливо стоящим домиком-маяком, изредка встречая рыболовные траулеры, «Челюскин» врезался в изумрудные воды моря Баренца.

В сырую пасмурную погоду, тяжело покачиваясь на волнах мертвой зыби, пробирался сильно груженный «Челюскин», держа курс на Новую Землю. Стояло типичное северное лето, с сырой и ненастной погодой, мелким, назойливым дождем и густыми туманами.

11 августа где-то далеко, под самым горизонтом, обнаружили Канину Землю и взяли курс на Новую Землю, где, по нашим сведениям, море было чисто от льдов.

С Земли Северной, наоборот, шли неутешительные сведения:

— Кругом нас десятибалльный лед, — сообщала начальник полярной колонии Нина Демме.

На вторые сутки по выходе из Мурманска на пароходе неожиданно обнаружился новый пассажир. Старший штурман С. В. Гудин, осматривая трюмы, поймал в котле «зайца», оказавшегося матросом рыболовного тральщика, которого списали за пьянство на берег.

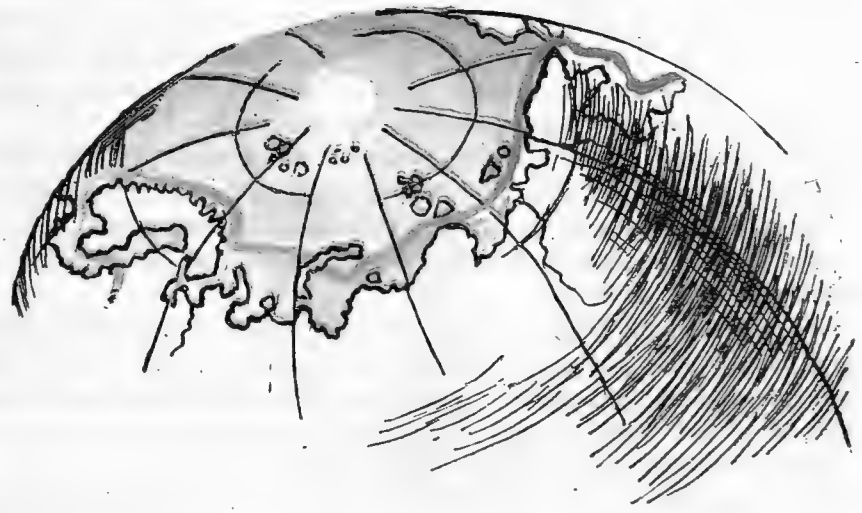
— Больно хочется в Арктику, — неуклюже, с виноватой улыбкой переминался он под строгим взглядом серых глаз капитана.— Я ведь знал, у вас полный комплект, на судно вы бы меня не приняли...

Подумал В. И. Воронин, нервно побарабанил пальцами по релингам и приказал:

— Чтоб даром хлеб не ел, ступай в трюм работать угольщиком. Но знай, с первым же встречным пароходом отправлю назад. Понял? Пьяницы нам не нужны...

12 августа в полдень показались с пятнами нерастаявшего снега очертания Гусиной Земли. «Челюскин» подходил к узкому извилистому проливу — Маточкину Шару, разделяющему Новую Землю на два огромных острова.

Полярная экспедиция Северным морским путем началась.



ЗАДАЧА ПОХОДА «ЧЕЛЮСКИНА»

1933—1934 гг. являются новым этапом научно-исследовательских работ советского правительства на севере. На этот раз основной задачей ставится — окончательное освоение огромных арктических границ СССР, в частности Северного морского пути, как пути транспортного, надежного, обеспечивающего регулярные перевозки грузов.

— На ледоколе Северный морской путь пройден, — заявил О. Ю. Шмидт. — Поход «Сибирякова» доказал проходимость Ледовитого океана и не нуждается в проверке.

«Челюскин», вышедший 16 июля из Ленинграда, имел несколько иные задания. По решению правительства, он дол-

жен был сменить зимовщиков на о. Врангеля, расширить постройки колонии, ибо все попытки последних лет достигнуть о. Врангеля с востока оканчивались неудачей.

Помимо этого, правительство, отправляя «Челюскина» в тяжелое плавание, ставило своей целью найти и тот тип грузового полярного корабля, по которому можно будет строить всю северную грузовую флотилию, в задачи которой войдет перевозка товаров и снабжение всего северного побережья Союза.

Объединить в одном корабле свойство ледокола и грузового судна невозможно, так как ледокол всегда должен иметь очень мощную машину по сравнению со своей величиной. Вместе с тем мощная машина требует много топлива, так что при длительном рейсе не остается места для груза.

Советский союз обладает мощнейшими ледоколами в мире («Красин», «Ленин», «Ермак»), но они не рассчитаны на длительные рейсы. У ледокольных судов типа «Седов» и «Сибпряков», прекрасно показавших себя в тяжелых ледовых условиях, грузоподъемность все же весьма ограниченная.

Первым, специально-грузовым кораблем, построенным для завоза лесоматериалов и продовольствия на северные прибрежные базы, является «Челюскин», полуледокольное грузовое судно.

«Челюскин» был заказан Наркомводом для рейсов в восточной части Ледовитого океана, но для сквозного плавания вдоль берегов Сибири не предназначался и этим условиям не вполне отвечал.

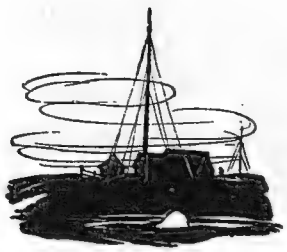
Тщательный осмотр корабля в Ленинграде показал, что на ряду со многими преимуществами перед другими видами кораблей «Челюскин» все же будет недостаточно крепок и вынослив при встрече с тяжелыми ледяными полями. Командование «Челюскина» решило итти, насколько это позволят навигационные условия, самостоятельным ходом, а тяжелые льды преодолевать под проводкой ледокола «Красин», который ко времени похода «Челюскина» должен был находиться в районе мыса Челюскин, ведя три грузовых судна к устью реки Лены.

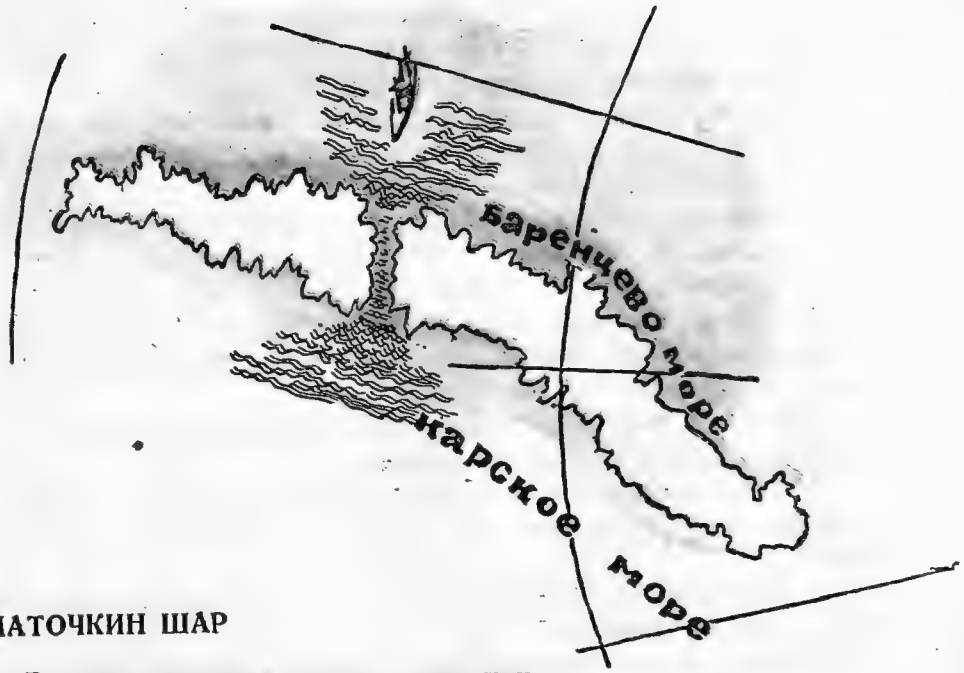
Для осуществления этого прохода на «Челюскин» было погружено около 1000 тонн лишнего угля, предназначенного для «Красина».

К несчастью, ледокол «Красин», попав в тяжелые льды Карского моря, поломал один из имеющихся у него гребных винтов и был при-

нужден возвратиться в Мурманск на ремонт, оставив «Челюскина» самостоятельно проходить наиболее тяжелый участок Северного морского пути — Чукотское море.

Но экспедиция на «Челюскине» не повернула назад, а решила попытаться самостоятельно пройти весь этот путь, до сего времени пройденный лишь ледоколом.





МАТОЧКИН ШАР

В серую, мглистую погоду, в широких разливах тумана подходил «Челюскин» к проливу Маточкин Шар. На целых семь градусов вытянулся огромный осколок материка, разделяя Полярное море на европейскую и азиатскую части.

Сотни лет тому назад Новая Земля, как и Шпицберген, была открыта беломорскими поморами. Множество крестов, установленных на берегах, остатки старых зверобойных становищ свидетельствуют о большой инициативе поморов, добиравшихся к этим угрюмым берегам на крошечных парусных ботах.

Это первый этап Северного морского пути. Для Советского союза Новая Земля— это ворота к устьям великих северных рек, дорога, которой много веков пытались овладеть сотни отважных исследователей.

12 августа, вечером, «Челюскин» осторожно, сбавив ход из-за сильного тумана, ежеминутно давая тревожные гудки, подходил к узкому извилистому проливу Маточкин Шар.

У самого входа в пролив из тумана неожиданно показались два контура пароходов. Это шли «Володарский» и «Правда», пробираясь к устью реки Лены.

Выбегаю на палубу, чтобы увидеть моего друга, соучастника похода на «Сибирякове» — художника Льва Канторовича, едущего на зимовку в бухту Тикси.

Троекратным хрипом гудка, многоголосым эхом размноженным в горах, встречают лесовозы «Челюскина». На нашей корме летит вниз и поднимается приветственный флаг.

Гудками и коротким, отрывистым «гуд-бай» здоровается «Челюскин» с неожиданными спутниками.

Нам приветливо машут платками. На носу лесовоза «Правда», перевесившись через реллинги, возбужденно кричит Лев Канторович.

— Борис, Борис, добрый вечер! Вот и увиделись, как я предсказывал еще в Ленинграде...

Мрачные скалы покрыты толстым слоем прошлогоднего нерастаявшего снега.

— Весна здесь, видимо, поздняя, — говорит расхаживающий по капитанскому мостику В. И. Воронин.— Льдов, значит, впереди будет много.

Он в огромном бараньем тулупе, в рыжей меховой шапке, с медно-красным лицом, нахлестанным ветром. Маточкин Шар он проходит второй раз в своей большой мореходной жизни, испробовав его впервые в прошлом году на «Сибирякове». Судно ведет очень уверенно и твердо.

Длинный, извилистый пролив змеится меж черных, спадающих в мутную воду гор. Скалы кажутся гигантами перед крошечным, робко пробирающимся судном.

Осторожно лавируя, пробирается «Челюскин» по каналу пролива. Прилепившись к обрывам черных гор, навстречу плывут белые домишки рыбачьих и зверобойных становищ, раскинутых по Поморской губе. Жители выходят из домиков и долго провожают нас взглядами: ведь не каждый день они встречают гостей с далекой Большой Земли.

У плоской песчаной отмели мыса Лагерного — будущего административного центра Новой Земли — на якоре стоит пароход «Аркос», доставляющий становищам продовольствие.

— Прекратить ход, — крикнул вахтенному штурману капитан, — надо сделать небольшую остановку... Хочу высадить «зайца»...

— Петр Дмитриевич, — сложив рупором ладони рук, кричит он капитану «Аркоса», — куда держите курс?

— К Маштару, на радиостанцию, Владимир Иванович...

— А потом в Архангельск?

— Так точно...

— Возьмите у меня пассажира...

— Да удобных мест нету, Владимир Иванович, все переполнено...

— Ну уж такое место, какое было на нашем судне, у тебя-то найдется, — смеется В. И. Воронин, вспомнив о грязных котлах, где два дня просидел наш неожиданный спутник.

— Он у меня не капризный, отдельной каюты и ванны не требует. Забери, пожалуйста, он у нас лишний...

Съежившись от порывистого ветра, втянув голову в плечи, растерянно прислушивается к переговорам наш «заяц». В глазах у него непреодолимое желание плыть с нами, и вместе с тем полная беспомощность перед авторитетом полярного капитана. Он и упрашивать его не посмел, чувствуя безнадежность этой попытки. Окинув завистливым взором «Челюскина», опустив низко голову, он молча по трапу сошел в подлетевшую шлюпку.

— Прощай, друг, пиши в Арктику, — издевались кочегары с черными, потемневшими от угольной пыли, лицами, скаля ярко сверкающие белые зубы.

На борт «Челюскина» медленно и неуклюже поднялся первый гость — огромный мужчина, с большой рыжей бородой.

— Да никак Кузнецов, — приглядываясь, подошел к нему О. Ю. Шмидт.

— Так точно, он самый, — блеснула широкой улыбкой борода, навестить приехал старых знакомых...

Федора Кузнецова, лучшего промышленника-зверобоя Новой Земли, мы знали давно.

В 1930 году перед рейсом на Землю Франца Иосифа ледокол «Седов» зашел в Кармакульское становище — одно из первых поселе-

ний на Новой Земле — для вербовки колониста-охотника. И таким колонистом оказался староста Кармакульской артели зверобоев Федор Кузнецов. Он с охотой согласился ехать «пытать щасье» на Землю Франца Иосифа. Он задал только три вопроса: каково будет жалованье, питание, снаряжение. Договор был немедленно подписан.

Я помню, как его русая молоденькая подруга жизни, ожидавшая в том месяце ребенка, сначала бросилась в рев, но потом как-то сразу неожиданно успокоилась и деловито принялась собирать мужу его немногочисленные пожитки. И Федор Кузнецов в тот же вечер, простившись так просто, как будто он завтра вернется, уехал на год, в темную полярную ночь, и великолепно прозимовал, проявив себя отличным охотником и хозяйственником.

Теперь он вернулся опять на мрачную Новую Землю, с которой связал свою полную приключений жизнь промышленника-зверобоя. Сейчас он — председатель колхоза в становище Поморском, прекрасный хозяин артели, набившей за зиму много тюленей и песцов.

Гулко треща мотором, к борту «Челюскина» подлетела вторая шлюпка, с новым знакомым.

Его сразу узнали. Это — недавний товарищ по экспедиции на «Сибирякове», машинист первого класса Крючков, председатель судкома блестящей арктической экспедиции, неутомимый ударник и хороший товарищ. Теперь он — начальник рейса «Аркоса» по снабжению становищ продовольствием.

— Жаль, ребята, что я снова с вами не еду, а желание огромное, — говорит Крючков. — Но что делать? Партия мне поручила серьезную задачу, которую необходимо выполнить.

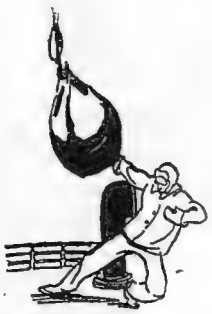
Дружески побеседовав, напоив гостей чаем, мы распрощались и тронулись в дальний путь.

Снова на капитанском мостике появились О. Ю. Шмидт, В. И. Воронин. Они медленно расхаживали по палубе, закрывая лица от порывистого и студеного ветра.

На палубе, сложив крылья, как настоящая птица, меж досок и бревен будущего дома колонии о. Врангеля, закутанный в брезентовые чехлы, мирно спит самолет. Около него стоят летчик М. С. Бабушкин и бортмеханик Г. Валавин, обсуждая готовность самолета к предстоящим разведочным полетам, которые, возможно, начнутся уже завтра, в ледяных полях Карского моря.

Узкая кривая улица пролива кончается. У входа в Белушью губу гудками распрощались с красавцем-ледоколом «Красиным», услышали пожелание «счастливого пути» от капитана Сорокина, и на рассвете, при ярком, до боли в глазах, расплавленном золоте проснувшегося солнца, растопившего своим блеском полоски воды, быстро прошли правительственную радиостанцию Маточкин Шар, с приветственно поднятым флагом на крыше, и вышли в Карское море.

Кругом бесконечный водяной простор, чуть вздернутый легким утренним ветерком. На горизонте, быстро увеличиваясь в размерах, заалела полярная заря. Утро вставало над «ледяным мешком», как прозвали поморы Карское море.



ПЕРВОЕ ИСПЫТАНИЕ

Только 23 мили удалось пройти «Челюскину» чистой водой Карского моря. Вскоре на горизонте показались залитые потоками солнца ослепительно-сверкающие льды.

Капитан В. И. Воронин заволновался. Так рано он не ожидал встретить ледяные поля.

— Выдержит ли «Челюскин» первую боевую схватку?

Даже штурвальный Сергеев от напряжения стиснул крепкие зубы. Весь состав экспедиции, несмотря на ранний час, — на палубе.

Первые ледяные поля, подтаявшие и сильно изглоданные солеными волнами, «Челюскин» легко дробил, неуклонно продвигаясь на восток, невдалеке от побережья Новой Земли.

Эта крайне незначительная удача немедленно вызвала у судового врача М. С. Мироненко чрезвычайно опасную болезнь — головокружение от успехов.

— Ну, вот, — радостно потирая руки, острил он, — у нас нашлись было специалисты, говорившие, что «Челюскин» не годится для борьбы со льдами. А смотрите, как он их бьет...

Смотреть же, по правде сказать, было нечего, ибо льды были настолько слабы, что были бы под силу совсем крошечному суденышку. Настоящих, толстых и крепких ледяных полей мы еще не видали. Поэтому и судить о крепости «Челюскина» было несколько преждевременно.

Радостное настроение охватило и физика И. Г. Факидова, обнаружившего, что форштевень «Челюскина» разбитые льдинки не влечет под борта, а раскидывает по сторонам, забывая, что кругом судна — большие пространства чистой воды, то есть места, куда лед легко расталкивать.

Но опытные полярные волки, как В. И. Воронин, штурман М. Г. Марков и неоднократно плававший на севере О. Ю. Шмидт, на этот экзамен смотрели совсем по-иному.

— По такому льду еще нельзя судить о качествах «Челюскина», — уверенно заявил М. Г. Марков, — это не лед, а барахло. Настоящий полярный лед еще впереди...

Днем капитан, потянув носом по ветру, неожиданно сделал метеорологический прогноз:

— Часов в семь-восемь мы попадем в сильный туман...

— Как это вы определили, Владимир Иванович?

— А неужели не чувствуешь, как спереди сыростью тянет?

И верно. Вскоре далеко на горизонте плотной стеной разостлался туман. Моряки, как правило, не уважают туманы, в которых приходится сбавлять ход, итти ощупью, рискуя налететь на банку. Но здесь, в Карском море, туманы были нам на-руку, свидетельствуя о наличии больших пространств чистой воды. Как предсказал В. И. Воронин, так и случилось.

В 8 часов вечера «Челюскин», попав в объятия тумана, оказался в ровной гладкой воде и, думалось, что льда нет далеко вокруг судна. Но уже через три часа пришлось проходить вторую полосу, правда, такого же легкого льда.

— Это еще не кромка, а либо язык, либо оторвавшиеся, разроз-

В Карском море

ненные поля. Хорошего льда мы еще не видали, а увидеть придется,— тяжело вздохнув, промолвил В. И. Воронин, стараясь отогнать от себя эту мысль.

Вскоре появились и первые нерпы, с любопытством высовывавшие свои круглые черепа на поверхность воды, чтобы посмотреть на появившееся чудо. По ним не стреляли. В это время года нерпы не жирны, и убитые, быстро уходят на дно, прежде чем приплывет шлюпка охотника.

Вдоль левого борта «Челюскина» тянулась бесконечная, серебряная от снега цепь волнистых гор Новой Земли. От берега капитан решил далеко не отходить по следующим соображениям, подсказанным ему его многолетним полярным опытом: дующие последние дни сильные нордовые ветры должны были отогнать ледяные поля к югу, оставив чистую воду у берегов Новой Земли.

«Челюскин» идет в мелкораздробленном льду, выплывающем бледно-белыми пятнами из серой мути тумана. Ярко светившее солнце неожиданно поблекло.

Днем мы оказались даже значительно севернее мощного ледокола «Ленин», пробирающегося также Карским морем к о. Диксон.

Перспективы нашего плавания, между тем, были неважными. О. Ю. Шмидт получил радиограмму от профессора В. Ю. Визе о том, что ледокол «Сибиряков», находясь на пути к мысу Челюскину, залез в тяжелые ледяные поля. И как бы в подтверждение этого, к вечеру «Челюскин» попал в большие плотные льды, запорошенные свежим, только что выпавшим снегом. Видимо, совсем недавно здесь свирепствовала пурга. С этими льдами «Челюскин», однако, легко справился и вскоре вырвался на свободу.

Поздно вечером состоялся обмен телеграммами между О. Ю. Шмидтом и начальником морского управления Северного морского пути Ф. Н. Матвеевым, находившимся на ледоколе «Ленин» в 50—60 милях от нас на юго-восток.

— После Маточкина Шара пошли на норд-ост, — сообщал О. Ю. Шмидт,—стараясь обойти лед с севера. 13 августа, в 16 часов наши координаты — 74°30′ северной широты и 61°55′ западной долготы. Проходим то чистой водой, то редким льдом, сильно разъеденным, нетрудным для «Челюскина».

— 12 августа, — ответил Ф. Н. Матвеев, — остановились с караваном судов в густом тумане и простояли целые сутки. 13 августа идем сплошными тяжелыми полями. В 17 часов нас снова накрыл туман, но работу продолжаем. Рейсы «Ленина», «Сибирякова», «Седова» и «Белухи» показали легко проходимый лед, к западу от меридиана 65. К востоку от него лед постепенно уплотняется, переходя в сплошные поля с торосистыми перемычками. Советуем от меридиана 65 уклоняться к югу, а «Челюскину» итти только с караваном, под проводкой «Красина».

Весь коллектив наблюдал работу во льдах „Челюскина“

Было несколько странным получить совет итти к югу, где, по словам Матвеева, тяжелые льды, в то время как у нас на севере — чистая вода. Посоветовавшись с капитаном, О. Ю. Шмидт решил лично переговорить с Ф. Н. Матвеевым по радиотелефону.

Резким движением радист Э. Т. Кренкель включил динамо, и крошечная комната радиорубки, до потолка уставленная аппаратурой, наполнилась четким гудением, размеренным дыханием сердца радиостанции.

— Алло, алло, ледокол «Ленин», ледокол «Ленин», говорит «Челюскин», говорит «Челюскин», настраивайтесь, настраивайтесь, трубку берет начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт. Слушайте, слушайте...

— Здравствуйте, Федор Никифорович, здравствуйте, — низким, отчетливым басом начал начальник нашей экспедиции. — Сейчас в 22 часа наше местоположение — 74°42′ северной широты и 64°28′ западной долготы. Лед — мелкобитый — пять баллов. Идем средним ходом — 6—7 узлов в час. Наш курс норд-ост, 66. Советую вам — обдумайте, не повести ли вам караван севернее, хотя здесь сейчас и туман.

Отто Юльевич сидит, развалившись в мягком кресле, словно у себя в кабинете и разговаривает не в Карском море с ледоколом, находящимся в 50 милях от нас, а так, с приятелем из соседнего дома.

— Горячо приветствую вас, Отто Юльевич, — громом врывается в рубку низкая октава Матвеева. — К норду ходить вам я не советую, а рекомендую итти к востоку или к югу. На норде вы попадете в тяжелые льды. Прошу вас передать мой привет капитану Воронину и всему экипажу.

Небольшая пауза. Бурно жестикулируя руками, капитан шопотом что-то доказывает нашему начальнику. О. Ю. Шмидт утвердительно кивает головой и, взяв со стола трубку, заканчивает разговор.

— Благодарю вас, Федор Никифорович. Я все-таки думаю, что расчет капитана Воронина верен. Во всяком случае, мы пойдем по намеченному нами курсу, покуда сможем. До свиданья, до свиданья...

Но уже 14 августа в 5 час. 40 мин. утра «Челюскин» попал в огромные поля тяжелого шестибалльного льда. Кругом, во всех направлениях раскинулась бесконечная ледяная пустыня. Вот здесь-то и началось настоящее испытание нашего судна.

С разбега налетал «Челюскин» на льды, отходил назад, чтобы снова броситься в неравный бой. Треск и грохот ломающихся осколков льдин сопровождали атаку нашего судна. Продвигались медленно, иной раз на пять-десять метров за час напряженной работы.

О. Ю. Шмидт, капитан, весь командный состав парохода, да и участники экспедиции бессменно находились наверху, наблюдая первую и жестокую схватку со льдом. Сильно перегруженный, за-

бравший большие запасы угля для ледокола «Красина», низко осевший «Челюскин» принужден был форсировать льды нижними, слабо укрепленными местами корпуса.

Капитан В. И. Воронин, опасаясь аварии, принял все меры предосторожности, распорядившись сбавить ход и итти медленно. Вполне понятно, что на малом ходу удар носа парохода о лед давал весьма слабые результаты. По нескольку раз приходилось настойчиво бить в одно место, чтобы хоть немного продвинуться вперед.

Вспомнился ледокол «Сибиряков», который с легкостью справлялся с тем льдом, который едва мог форсировать «Челюскин».

В 3 часа дня на капитанский мостик влетел старший штурман С. В. Гудин и что-то шепнул капитану. Они стремительно бросились с лестницы и скрылись во мраке переднего трюма.

Через десять минут, с быстротой молнии по судну пронесся слух: «Челюскин» получил первое серьезное повреждение».

В трюме № 1 обнаружена течь в обоих бортах. По правому борту разошелся шов и полетели заклепки, а по левому борту — лопнул стрингер.

Вот как реагировал на эти события судовой журнал — черствый дневник экспедиции:

«14 августа в 15 ч. обнаружена течь корпуса в твиндеке трюма №1, с правого и левого борта. Легли на компасный курс — вест. Лед крупнобитый — 8 баллов.

Штурман М. Марков».

«С 16 часов идем самым малым ходом, в направлении вест и зюйд-вест, выбирая места разреженного льда. В 18 часов произведен осмотр повреждений в твиндеке трюма № 1 — капитаном, начальником экспедиции и старшим механиком. Осмотром обнаружена течь по правому борту вертикальным швом. Поступление воды — незначительное. Также обнаружена течь у заклепок левого борта. По левому борту лопнул уширенный шпангоут, повреждена кница, соединяющая верхнюю часть шпангоута с верхней палубой. В форпике, налитом питьевой водой, оказалась соленость.

Штурман В. Павлов».

С целью освобождения передней части судна от груза, весь состав экспедиции, от научного работника до кочегара, разделенный на три бригады, немедленно приступил к авральным работам. В течение трех суток, с огромным энтузиазмом и желанием оказать помощь раненому судну, сделать его боеспособным, дружно работал весь

коллектив, перетаскивая в бункера продовольственные запасы и уголь.

Никого не приходилось заставлять работать. Каждый участник экспедиции прекрасно отдавал себе отчет в том, что от его энергии зависит благополучный исход первой аварии. И кочегар Боря Кукушкин, рядом с художником Федей Решетниковым и гидрологом П. Хмызниковым, двое суток таскали тяжелые мешки с углем. Наскоро отмывшись от въевшейся в тело угольной пыли, плотно поев и поспав, все снова бросились в аврал, твердо решив выручить судно.

Плотники, плывшие на «Челюскине» для постройки дома на о. Врангеля, совместно с палубной командой, приступили к откачке воды, которая уже достигла уровня 25 сантиметров, и сооружению досчатой заплаты и цементных ящиков на месте течи.

В правом борту у носа парохода зияла огромная трещина. Для осмотра пробоины на лед сошел старший матрос Гриша Дурасов. Стоя внизу, он закричал работавшему внутри трюма, за толстыми стенками обшивки, водолазу А. Шуше:

— Передай мне рукавицы, руки захолодели...

И Шуша спокойно просунул их в широкую щель трещины борта. Вот в каком состоянии был «Челюскин».

Внизу на темном дне трюма, меж ящиков продовольствия и строительных материалов, В. И. Воронин, О. Ю. Шмидт, С. В. Гудин и старший механик Н. К. Матусевич уточняют результаты аварии. Держа в руках электролампу, капитан указывает пальцем на поломки. Тихо и мрачно вокруг. Только с левого борта злобно журчит ледяная струйка морской воды. Опустившись на колени, начальник внимательно изучает страшную рану. Кругом в полумраке молча наблюдают участники экспедиции.

Льды нанесли нашему судну крепкую рану. Толстые стальные заклепки, скрепляющие железные листы бортовой обшивки, словно срезанные бритвой, валялись на дне трюма. Мы их забираем на память о первом несчастьи.

В то время как в каюте О.Ю. Шмидта шло оперативное совещание, в кают-компании начались страстные споры: пойдем ли мы обратно или же будем двигаться на восток. Часть товарищей приводила убедительные доводы, доказывая потерю боеспособности «Челюскина» и полную безнадежность пытаться итти в тяжелые, несравнимые с карскими — льды Чукотского моря.

В разгар спора в кают-компанию вошли О. Ю. Шмидт и В. И. Воронин.

— Ну вот, товарищи, начались неудачи,— мягким, упавшим голосом произнес В. И. Воронин. Капитан был под впечатлением нагрянувшего несчастья.

Но О. Ю. Шмидт оказался в более оптимистическом настроении:

— Ну, что вы, Владимир Иванович, еще не так плохо. «Челюскину» приходилось форсировать льды самым своим слабым местом форпика. Вы же знаете, что пароход сильно перегружен и низко сидит в воде. Вот отгрузим уголь из носовых трюмов, тогда и будем бить лед местом, более укрепленным. На левом борту шпангоут и стрингер склепаем. А скоро встретимся с «Красиным», который поможет нам выбраться из тяжелых полей. Правда, ему надо итти к о. Диксон за углем. Но попробуем итти своей дорогой, а если это окажется невозможным, постоим, подождем помощи. Ведь в этом году кругом нас столько мощных ледоколов...

— Вот что значит «гуси Рим спасли», — вмешался в разговор доктор К. А. Никитин, едущий зимовать на о. Врангеля. — Сегодня захожу в трюм за огурцами, слышу — вода бурчит. Я и заявил об этом штурману Павлову.

Хохотом встретила кают-компания заявление новоиспеченного пророка.

— Доктор, да вы теперь гусь арктический, — смеялись челюскинцы, дав художнику Феде Решетникову неисчерпаемую тему для сатирического журнала «Л'едовитый крокодил».

Оптимизм любимого начальника заразил всех. Как-то сразу пропали тяжелые думы. Пианино грянуло бурный фокстрот, быстро подоспели балалайки, гитары, и челюскинский джаз заполнил весельем серый арктический вечер.

В радиорубке между тем шел серьезный разговор О. Ю. Шмидта с Ф. Н. Матвеевым.

— Опыт работы «Челюскина» в тяжелых льдах, — быстро строчили в эфир непонятные точки, тире, понукаемые твердой рукой Э. Кренкеля, — показал, что корпус слишком слаб по сравнению с силой машины и возможной скоростью. Приходится итти малым ходом, чтобы не допускать сильных ударов. Несмотря на легкий ход, на «Челюскине» за первые сутки сломан шпангоут в первом твиндеке и стрингер. Есть повреждения и в форпике. Сопротивляемость корабля сильно ухудшена перегруженностью, потопившей укреплен-

ный пояс. До снятия лишнего угля самостоятельное движение только расшатает корпус судна и повредит дальнейшей работе. Поэтому мы остановились и полагаем, что одному из мощных ледоколов следует подойти к нам для проводки. Дефекты исправляются. Своими средствами ставятся дополнительные крепления. Нос максимально разгружен. Полагаю, что лучше подойти ледоколу «Ленину», чтобы не отрывать «Красина» от проводки Ленских судов. При встрече обсудим дальнейшие варианты. Прошу ответа.

Шмидт».

На голове Э. Кренкеля наушники. Он делает строгие, напряженные глаза, ловит чуть слышные звуки позывных и, схватив карандаш, начинает быстро писать на бумаге. Перегнувшись через его плечо, Отто Юльевич следит за нервно мелькающим карандашом.

— «Челюскин» — Шмидту. Кончаем бункеровку 17-го утром. В Маточкином Шаре ожидают четыре парохода и подходят еще два. На горизонте сейчас показался «Красин», который подойдет к нам. Прошу на размышление три часа. К вам придет «Красин» или «Ленин».

Матвеев».

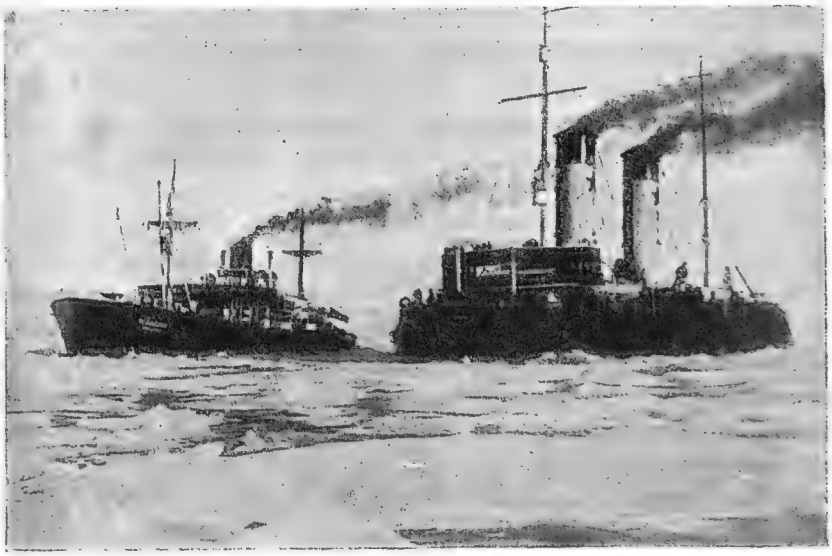
И вслед за этой — другая радиограмма от профессора В. Ю. Визе с «Сибирякова».

«Вследствие трехмесячных нордовых ветров южный путь к Земле Северной, повидимому, самый плохой. В районе острова Свердрупа нашей экспедиции удалось открыть пять новых, не занесенных на географические карты островов, которые наименовали: архипелагом им. «Известий ЦИК СССР и ВЦИК», а пролив между ними — именем гидролога Лактионова».

17 августа, в ясный, теплый, солнечный день (даже досадно было, что в такую погоду теряем драгоценное время и стоим на месте) на далеком горизонте показался ледокол «Красин». Высыпавшее на палубы все население «Челюскина» было очаровано величественным зрелищем работы во льдах сильнейшего ледокола мира.

«Красин» легко и спокойно давил, рубил льды, в которых наш «Челюскин» едва продвигался. Подходя к нашему борту, он развел такую бешеную волну, что лед, окружавший «Челюскина», треснул.

Встреча судов в Карском море была деловой — без праздничных гудков и поднятия флагов. Осторожно и уверенно подошел «Красин» вплотную к левому борту «Челюскина» и остановился. Деревянные кранцы, точно в предсмертной судороге, скрипели и трещали.



Встреча „Челюскина“ с краснознаменным „Красиным“ в Карском море

17 фотоаппаратов любителей фиксировали прибытие «Красина». Кинооператоры М. Трояновский и А. Шафран, увлекшись съемкой, не заметили, как под напором волн, вздымаемых мощными винтами «Красина», льды, на которых они находились, внезапно зашевелились и, оторвавшись от остальной массы, поплыли в сторону от судна. К счастью, течением их поднесло к основному полю и кинокам удалось благополучно перебраться на судно.

— Переменить белье, — дразнили их насмешники, — небось здорово напугались, попав в неожиданный дрейф...

В каюте начальника экспедиции тотчас началось оперативное совещание командования.

Всю ночь матросы и кочегары обоих судов перегружали уголь в огромные трюмы «Красина». Всю ночь шло неофициальное, никем не объявленное соцсоревнование: бригады старались закончить как можно скорее перегрузку, чтобы, не теряя времени, выйти в далекий путь. Утром стало известно, что первая вахта перегрузила 23 тонны угля, вторая — 30, а третья — 62 тонны.

В ясный солнечный день, в полное безветрие гидробиолог П. П. Ширшов, кинооператоры М. Трояновский, А. Шафрания, захватив с собой винтовки, отправились поохотиться на медведей.

Яркое солнце, искрящиеся ледяные кристаллы слепили глаза. Ноги утопали в рыхлом, обмякшем, протаявшем снегу. Но крошечные полыньи все же затянуты тонким, мутным налетом нилосового льда, который легко протыкался палкой.

Медведей мы так и не встретили, но принять неожиданную ванну М. Трояновскому и мне, несмотря на все меры предосторожности, все-таки пришлось. Край льдины, на которой мы стояли, казавшийся таким прочным, неожиданно обломился, и мы кувырком полетели в темную муть Карского моря. Беспомощно барахтавшихся, нас извлекли подоспевшие спутники. На «Челюскин» пришли насквозь мокрые, в хлюпающих водой сапогах, промерзшие и окоченевшие на ветру.

— Плаванием надо заниматься южнее, а не на 74° северной широты, — мрачно буркнул В. И. Воронин. — Вы знаете, вот я — помор, северянин, а до сего времени плавать не умею. Негде было учиться. Закрытые бассейны в наше время не строили...

Чтобы отвязаться от настойчиво пристававших и издевавшихся товарищей, я на вопрос — зачем выкупался — заявил:

— Хотел испробовать крепость сапог: промокают они или нет...

— Ну и что же?

— Не промокают. Как только вода попала внутрь, ни одна капля не вытекла. Вот убедитесь, — выливал я потоки воды из сапог, к удовольствию многочисленных зрителей.

Получили неутешительные сводки о положении льдов в восточной части Карского моря — в районе, куда нам придется итти. «Сибиряков» безнадежно застрял в северной части, не имея возможности пробраться к мысу Челюскина. «Седов» бросил ход в сплошном десятибалльном льду, дрейфуя по воле ветров и капризных течений. Что-то ждет нас впереди?

— Ничего, — успокаивал опытный полярник, штурман М. Г. Марков, — ледовая обстановка в северо-восточной части Карского моря к моменту нашего подхода может измениться. Не забывайте, что сейчас разгар полярного лета, когда идет интенсивное таяние.

19 августа вечером на борту ледокола «Красин» состоялся вечер смычки команд и экспедиционного состава обоих судов. Поперек переполненной кают-компании — огромный алый плакат: Красинский привет ударникам «Челюскина».

В толстых фуфайках, меховых шапках, огромных болотных сапогах, валенках и теплых ватниках сидят полярные мореплаватели за столом, толпятся в проходах и коридорах. Пришли даже черномазые кочегары, на минуту оторвавшись от работы, чтобы поглядеть на необычайное собрание во льдах Карского моря.

Бурей аплодисментов встретило собрание любимого руководителя Главсевморпути О. Ю. Шмидта. Отто Юльевич указал, что мы испытываем сейчас все трудности первых пионерских рейсов. Каждый год приносит нам новые победы, но у нас еще много и неразрешенных задач. «Красин», например, — прекрасный корабль, но требует очень много угля. В связи с этим на о. Диксон мы обязаны иметь крупную топливную базу. Это мероприятие значительно увеличит радиус действия всех ледоколов. Такую же базу мы создадим в Русской гавани на Новой Земле, для того чтобы освободить часть судов от захода к о. Диксон. Дальше, к востоку мы имеем угольную базу в бухте Тикси, но там — мелководье. Поэтому придется организовать новую базу в районе устья р. Лены. В этом году мы открываем угольные базы в устье р. Колымы и в бухте Провидения. Таким образом весь Северный морской путь будет обеспечен топливными ресурсами. Мы обязаны улучшить авиослужбу, форсировать строительство новых полярных станций на Сибирском побережьи.

Поздно ночью после веселья, танцев и выступлений объединенного джаза, заставившего забыть аварию, научные работники занялись пуском радиозонда проф. Молчанова. Это замечательное изобретение, поразившее своими результатами европейских ученых, дает возможность определять температуру воздуха и давление в высоких слоях атмосферы, автоматически передавая показатели по радио.

Тонкую, прозрачно-белую резину надули водородом в огромные шары и тщательно, для определения грузоподъемности, взвесили. Прикрепив шары к маленькому плоскому прямоугольнику радиозонда, с крошечной медной антенной механического радиопередат-

чика, приводимого в действие карликовым пропеллером, настроившись с судовой радиостанцией, стали ждать сигнала из радиорубки.

— Пускай, — прорезал холодный воздух громовый бас Э. Кренкеля.

Двенадцать шаров плавно ринулись ввысь, вытянувшись в длинную белую ленту, и вскоре затерялись в предрассветной серой мгле. Зябко кутаясь в теплые куртки, все бросились в радиорубку—узнать результаты исследования. Досадливо отмахиваясь рукой от надоедливых гостей, Э. Кренкель записывал показания механического исследователя больших высот. Через двадцать минут воздушный передатчик отказался работать. Видимо, шары, попав в разреженную атмосферу воздуха, лопнули.

— Первые результаты блестящие,—радостно потирая закоченевшие руки, заявил метеоролог Н. Н. Комов. — Редкий случай, когда в течение двадцатиминутного полета шаров бесперебойно работал радиоаппарат, сообщивший нам чрезвычайно важные данные о состоянии верхних слоев атмосферы.

Трое суток под яркими лучами незаходящего солнца, среди льдов суровой пустыни бессменно шла перегрузка угля. Более семисот тонн приняли от нас вместительные трюмы «Красина». Отмыв палубы от угольной пыли, окатив их струями холодной воды, оба судна подняли якоря и взяли курс на восток.

По предварительной договоренности командования «Красин» должен был попытаться вывести нас на чистую воду, а затем уйти к о. Диксон, чтобы доставить груз и забрать еще добавочно уголь. В это время «Челюскин» чистой водой постарается забраться возможно дальше на восток до тех пор, пока не встретит непроходимые для него ледяные поля.

20 августа в 9 час. 30 мин. утра тронулись в путь. Впереди «Челюскина» широкая корма красавца «Красина», расчищающего нам путь. Продвигаться за ним оказалось не так-то легко. Широкий и неповоротливый «Челюскин» на средних ходах застревал в извилистых каналах, которые пробивал для него «Красин». Капитан В. И. Воронин то-и-дело с ожесточением рвал ручку телеграфа от полного, среднего до малого хода. Оба судна непрерывно перекликались хриплыми гудками, сигнализируя о сокращении или увеличении скорости. Несмотря на то, что мы шли за «Красиным» — тоже до-

статочно широким, — все время натыкались на большие льдины, ибо после прохода нашего проводника льды неизменно возвращались на свободный, проложенный им путь.

К двум часам ночи попали в густой разлив тумана. Пришлось, правда временно, остановиться и ждать прояснения. Туман вскоре разорвало, и мы пошли дальше, описывая замысловатые, кривые, сложные зигзаги во льду.

К четырем часам ночи тяжело пришлось даже «Красину». Редкие разводья и полыньи окончательно пропали. Кругом нас был тяжелый, торосистый, трех-четырехметровой толщины, лед.

Утром вышли на чистую воду. Но эта победа не досталась нам даром. Несмотря на то, что «Челюскин» шел за «Красиным», в форпике обнаружили две новые течи, а с левого борта — небольшую вмятину.

Распрощавшись сигналами, «Красин» взял курс к о. Диксон и вскоре скрылся в тумане.

Мы снова остались одни.

После ярких солнечных дней наступила пасмурная погода, с туманом и мелким дождем. Льда нигде не видать. Кругом мрачные грязные волны зыби, раскачавшей «Челюскина». К счастью, волна была носовая, так что качку мы хорошо переносили.

Всю ночь «Челюскин» шел в спокойной обстановке, лишь изредка встречая разрозненные ледяные поля. Но к пяти часам утра стало тревожно. Судно подошло к сплоченным льдам, и казалось, что «Челюскин» наконец-то добрался до кромки. Разбудили даже летчика М. С. Бабушкина и бортмеханика Г. Валавина, предложив им приготовить самолет к воздушной разведке наиболее проходимого для «Челюскина» пути на восток.

К счастью, уже несколько часов не вылезавший из наблюдательной бочки В. И. Воронин сумел определить, что «Челюскин» подошел не к кромке ледяных полей, а к небольшой перемычке, после которой, как он мог разобраться в тумане, нас ожидает опять чистая вода.

И действительно, удачно сломив ледяную преграду, «Челюскин» оказался в широких пространствах чистой воды, настолько широких, что нас заштормило. Но уже к четырем часам дня, снова очутившись на сей раз в очень сплоченных ледяных полях, «Челюскину» пришлось остановиться и ждать результатов воздушной разведки.

Впереди и кругом нас был лед, лед, лед... и бесконечная ледяная пустыня, одетая в белый саван!

— Михаил Сергеевич, — отозвав в сторону Бабушкина, сказал О. Ю. Шмидт, — придется сделать воздушную разведку. Следует ли итти в лед, не зная, где наиболее верный и удобный проход?

Синяя птица летчика Бабушкина, маленький разведочный самолет «Ш-2», сделанный целиком из советских материалов и с советским мотором, впервые испытываемый в Арктике, за время рейса «Челюскина» показал себя с наилучшей стороны. Он легко и свободно умещался на баке, при взлетах не требовал большого разгона, давая вместе с тем полную возможность сверху хорошо ориентироваться в обстановке.

Быстро закрепив снятые на случай шторма крылья, залив баки горючим, самолет с тщательной осторожностью спустили за борт парохода и поставили на соседнюю льдину.

Пятнадцать минут оглушительного рева, треска, сногсшибающего ветра, — и мотор под умелой рукой бортмеханика Г. Валавина прогрет.

Успевший измазаться в масле Г. Валавин, стоя на коленях, оттирает черные руки о кристаллы льда. Наш воздушный разведчик кажется крошечным птенчиком перед огромным, разгруженным «Челюскиным», обнажившим изодранную льдами красную ленту ватерлинии. Челюскинцы, окружавшие самолет, навалились на хвост, который задирал кверху бешено крутящийся пропеллер.

Обняв плечо своего бортмеханика, М. С. Бабушкин дает ему инструкции, стараясь перекричать ревущий мотор.

Льдина, на которой расположился самолет, едва вмещает всех желающих присутствовать при первом взлете. Киноки и фотографы, стоя, лежа и приседая, со всех точек стреляют объективами по машине.

— Старик, сделай умное лицо, — обращается завхоз Б. Г. Могилевич к корреспонденту «Комсомольской правды» Л. Муханову, наставляя на него аппарат.

— Когда будет нужно, сделаем, — неожиданно обиделся Муханов.

Поднялся неудержимый хохот.

— Леня, — издевались челюскинцы, — а какое же у тебя обычно лицо, если его специально надо делать умным...

Подошла буксирная моторка и, передвигаясь в вязком нилосовом

Карское море

льду, потащила самолет к месту старта. Закутанные с ног до головы в толстые авиационные шубы, в широких темностеклых очках, меховых шлемах рядом усаживаются В. И. Воронин и М. С. Бабушкин.

Большой, белый, закатанный в трубку сверток подмышкой В. И. Воронина свидетельствует о том, что навигационная карта— дневник его жизни и многочисленных испытаний, его верный спутник во всех экспедициях — и теперь с ним. Там, далеко, в синей лазури, на эту карту, закостеневшей от ветра рукой он нанесет местоположение полыней, непроходимых полей и тот путь, который возможен для выхода в чистую воду.

Стоя на коленях, на узком носу самолетной лодки, бортмеханик Г. Валавин, едва удерживая равновесие, свесив ноги над самой водой, старается запустить пропеллер, чтобы в ту же секунду перепрыгнуть в моторную лодку, ибо в противном случае винт безжалостно разобьет ему череп.

Выбрав небольшой, узкий и короткий кусок чистой воды, взревев, стремглав бросилась синяя птица в воздух, накренив крыло, опоясала широкий круг над судном и скрылась в дымке тумана.

Через долгий, казавшийся бесконечным, час внезапно из мглы вынырнул самолет и, тщательно выбрав место для посадки (сверху нельзя было разглядеть, что под ногами — вода или нилос), тяжело шлепнулся фанерными поплавками на тонкий лед, подскочил, снова упал, и, громя с диким звоном разбитого стекла нилос, пришвартовался к борту «Челюскина».

— Впереди нас, по курсу норд-ост, — еле шевеля обмерзшими губами, сказал В. И. Воронин, — мы обнаружили чистую воду. Туда нам и нужно немедля итти. Вы знаете, на высоте 1500 метров температура воздуха была минус 21,5 градуса. У вас тут внизу — благодать...

— Ну, товарищи, поздравляйте, — залезая на палубу, улыбается М. С. Бабушкин. — Первый экзамен советского самолета в условиях Арктики выдержан с честью...

Всю ночь, утро и день 13 августа «Челюскин» пробирался, часто меняя хода в разрозненном льду. К 4 час. 25 мин. дня ледяные поля стали редеть. Вокруг судна появились большие полыньи чистой воды.

На верхнем капитанском мостике радостный и довольный расхаживает В. И. Воронин, распорядившийся держать курс к

о. Уединения. Сильный туман и серая мгла плотной завесой закутали горизонт. Сверху тускло, как фонарь на набережной Ленинграда в осенний хмурый вечер, едва светит солнце, вчера еще такое яркое и весеннее.

У самого выхода в полынью, на последней льдине развалился спящий морской заяц. Услышав грохот машины, он нехотя, лениво поднял свою круглую голову, долго глядел вслед удалявшемуся судну, но прыгнуть в воду, видимо, поленился.

— А что ему прыгать, — смеялся В. И. Воронин, — ведь он думал, что идет порядочный ледокол, а не наше корыто...

К вечеру появилось много птиц: чаек, кайр и люриков. Они низко кружились вокруг парохода, ловко планировали над водой или вдруг стремительно, камнем, падали в студеную воду, выскакивая с маленькой, извивающейся рыбешкой в клюве.

— Вот у кого надо учиться искусству полета, — следя за чайками, восхищается М. С. Бабушкин.

Оказалось, что «Челюскин» приготовил чайкам прекрасный завтрак. Из-под льда, который дробил пароход, на поверхность воды или даже на отдельные льдины, в страшном смятении и испуге стайками выскакивала мелкая рыбешка «сайка», которую ловко на лету подхватывали наши насторожившиеся крылатые спутники. А когда «Челюскин» останавливался, то чайки не улетали, но спокойно садились на льдины, терпеливо ожидая следующей легкой охоты.

На самом «Челюскине» все это время ключом била общественная и научная жизнь. Открылись шахматные и шашечные турниры. Созданы курсы по ликвидации неграмотности среди группы рабочих-строителей. Под руководством О. Ю. Шмидта, старшего механика Н. К. Матусевича и Э. Т. Кренкеля начались регулярные занятия кружков английского и немецкого языков. По вечерам идут репетиции судового джазбанда. Под руководством метеоролога О. Н. Комовой заработала судовая библиотека. Тяга к чтению огромная. Книги буквально вырывают из рук. Вышел второй номер «Л'едовитого крокодила» с прекрасными карикатурами нашего необузданного весельчака, художника Феди Решетникова.

Научные работники уже давно приступили к наблюдениям и исследованиям. Через каждый час, ночью и днем, можно было видеть супругов Комовых наверху, на капитанском мостике, записы-

вающих показания метеоприборов, которые рассказывали невероятные вещи — будет ли шторм, какая ожидается погода и т. д.

П. К. Хмызников и Я. Я. Гаккель вели гидрографические и гидрологические работы. Регулярно, через каждые десять миль, несмотря на ветер и дикую пургу, окоченевшими от холода руками спускали они в воду батометры для определения температуры, солености и щелочности морской воды. С первых же дней, как «Челюскин» попал во льды, они ежечасно картировали ледяной покров, наносили на карты рельеф морского дна.

Химичка П. Г. Лобза в своей маленькой каюте, заваленной стеклянными колбами и мензурками, производила анализ всех проб воды, извлеченных П. К. Хмызниковым и Я. Я. Гаккелем с разных глубин моря. Очень интересную и практически важную работу она провела по определению соотношения между соленостью морской воды и электропроводностью ее, а также по определению солености, щелочности и плотности молодого и многогодовалого льда, роста ледяного покрова в разводьях и полыньях.

Гидробиолог П. П. Ширшов занимался изучением планктона — мельчайших животных организмов, обитающих в воде.

— Для того чтобы знать, есть ли в этом районе рыба и в каком количестве, — говорил он, демонстрируя едва заметные невооруженному глазу прозрачные существа, — совсем не нужно ее ловить. Достаточно поймать планктон — основное питание рыбы, чтобы отметить, выгоден ли этот район для эксплоатации его рыбных богатств.

И действительно, планктон является тем первичным кормом, за счет которого питается весь животный мир моря. П. П. Ширшову удалось выяснить, что летом на один гектар моря приходится около 2—2,5 тонны сухого органического вещества, образующегося в клетках водорослей за счет углекислоты, растворенной в воде.

Вопросами зоогеографических и биологических наблюдений на судне занимался зоолог В. С. Стаханов.

Наиболее колоритной фигурой среди научных работников на «Челюскине» был физик Ибрагим Гафурович Факидов, с колоссальной настойчивостью и волей добившийся аспирантуры в институте акад. Иоффе.

Как-то на досуге он рассказал мне свою замечательную биографию.

— Родился я в 1906 году в деревне Куру-Узень на южном

побережьи Крыма. Мой отец — крестьянин, занимался виноградарством и табаководством. В 1911 году отец умер. Со мной остался брат и двадцативосьмилетняя мать, которая вскоре нас покинула, выйдя замуж. По существовавшему древнему татарскому обычаю в дом переехал в качестве опекуна дядя — старый пьяница и драчун, совершенно разоривший наше хозяйство. Мой старший брат не вытерпел, удрал из дома и поступил матросом на рыбачий парусник.

Летом 1922 года я случайно узнал, что в Симферополе существует рабочий факультет, на который принимают детей-националов. К моему несчастью, оказалось, что на факультет принимали лишь в возрасте не менее восемнадцати лет, в то время как мне было шестнадцать. Я долго уговаривал в сельсовете увеличить мне на два года мой возраст, объяснив это страстным желанием итти учиться, стать грамотным. Справку удалось получить.

В Симферополь отправились вдвоем с товарищем. Заходим в Татбюро Обкома за путевкой — не дают: «Нет тебе восемнадцати лет, — заявил секретарь, — ты еще маленький». Ну, думаю, срывается мое предприятие. Придется мне опять голодать в моей деревеньке. Разволновавшись, побледнев, я потерял выдержку и заорал на всю комнату: «Я точно знаю, что мне восемнадцать лет, как же тут можно не верить». — Ну, думаю, сейчас выгонят из комнаты. Но мое неожиданное выступление произвело совершенно иное впечатление. Расхохотавшись, секретарь подписал мне путевку. Это была путевка в мою трудовую новую жизнь.

Отправился на экзамен, имея в запасе пять-шесть русских слов, и, конечно, провалился. Мне предложили прочесть небольшой текст и потом изложить его своими словами на бумаге. Что я изложил — не знаю, но во всяком случае преподаватель ничего не разобрал. Такой же позорный провал ждал меня и в арифметике. Мне предложили написать миллион. Я начертил единицу и несметное количество нулей, не имея представления, на котором нужно остановиться. Я провалился. «Вам нужно еще подучиться», — гласила неумолимо-строгая резолюция.

Жил я в то время тайком в общежитии рабфаковцев, перебирал в складах картошку, носил грузы — тем и кормился, ибо запас домашних помидор уже давно окончился. По ночам, после тяжелых физических работ, меня обучали товарищи грамоте и арифметике.

И обучили. Словом, я выдержал экзамен, и был принят на рабфак и в общежитие — уже официально.

Жизнь вступила в новую, порою для меня непонятную колею. За пару листов табака знакомый милиционер пропускал меня ежедневно в украинский театр на галерку. Так я впервые познакомился с искусством. Однажды товарищи принесли свиное сало, получив его вместо заработной платы. У меня к нему было природное отвращение. Но голод победил — я стал есть свинину. Это, так сказать, была первая борьба с предрассудками и суеверием.

Учиться мне было очень трудно — русский язык я знал плохо, но зато прекрасно усваивал физику, механику и математику, ибо здесь были цифры и формулы. На втором курсе, почувствовав влечение к физике, я добровольно работал в физической лаборатории, стараясь побольше вращаться среди русских, чтобы хорошенько изучить язык. Надо сказать, что попутно я учился в художественном техникуме у художника Самокиша.

В 1925 году я окончил рабфак по оценке «выше средней». Мне предложили две путевки в вуз: в Тимирязевскую сельскохозяйственную академию и в физико-механический факультет Ленинградского политехнического института. Я остановился на последнем, чувствуя природное влечение к физике. «Ну, думаю, из названия вижу, что здесь участвует физика и механика—значит дело хорошее».

Уехал в Ленинград и поступил в вуз. Усиленно занимаясь зимой, летом работал на производстве — в литейном цехе «Красного выборжца», оптическом заводе, в цехе оптических стекол в Ленинграде, монтером на телефонной станции в Свердловске. В 1929 году я окончил вуз и поступил инженером в магнитную лабораторию института академика Иоффе. Сам Иоффе меня лично пригласил к себе в лабораторию еще за четыре месяца до выпуска, заметив у меня исследовательский уклон. В 1931 году я выпустил свой первый научный труд «Об электро-физиологических свойствах расплавленных металлов», который был издан в СССР и в Германии. В том же году участвовал в магнитных экспедициях на Кольском полуострове с академиком Ферсманом, а в 1932 году—в качестве магнитолога — в экспедиции Р. Л. Самойловича на ледоколе «Русанов».

На «Челюскине» И. Г. Факидов руководил работами по испытанию корпуса и отдельных частей парохода при прохождении его

во льдах. Во время своих наблюдений он пользовался не только аппаратурой, специально доставленной ему из Ленинграда, но в процессе работы изобрел и применил ряд новых приборов, давших ценнейшие результаты. Во время похода «Челюскина» И. Г. Факидов в восьмидесяти точках установил свои приборы, следя за деформацией корпуса во время хода во льдах. Надо отметить, что подобные исследовательские работы по определению крепости корпуса судна при форсировании ледяных полей впервые в истории арктических плаваний были поставлены И. Г. Факидовым.

Днем и ночью, круглые сутки он и его помощник, студент Ленинградского кораблестроительного института машинист А. П. Опокин, торчали в темных трюмах корабля, осматривая приборы и записывая показатели наблюдений. Неутомимый ученый, энтузиаст своего дела, И. Г. Факидов за время рейса «Челюскина» проделал огромную научную работу, столь необходимую для будущего строительства полярных судов.

ОСТРОВ УЕДИНЕНИЯ

Еще вечером была большая тревога: неожиданно резко упали глубины, достигнув 7,5 саженей, в то время как осадка «Челюскина» была 3,25 саженей.

Итти в темноте при таких малых глубинах было рисковано. Сбросили якоря и остановились до рассвета.

Малые глубины в центре Карского моря, вдали от побережья и островов, известных по морским лоциям, смутили нашего капитана. Он долго сидел в своей каюте, согнувшись над картой, изучая район, где находился «Челюскин».

— Островов поблизости от нас, согласно карте, здесь нет, — ворчал он, — а малые глубины говорят об ином: могут быть здесь острова. Да разве сейчас во тьме разберешь? Утро вечера мудренее...

С появлением первых лучей солнца, на далеком горизонте обнаружили плоский низменный берег с блестящими пятнами нерастаявшего снега. Справились в морских картах — островов в этом районе нет. В лоциях они также на значатся. Появились сомнения: уж не налетели ли мы на о. Уединения, открытый в 1877 году норвежским промышленником Иогансеном, которого кроме капитана Свердрупа никто и никогда не видал. Но о. Уединения на морских картах расположен значительно севернее, миль на 50—60 от нас, и изображен бо́льшим, нежели тот, что у нас перед глазами.

Вечный искатель но́вого, неизвестного науке, человек неудержимой энергии и настойчивости, О. Ю. Шмидт тотчас же поставил вопрос об обследовании таинственной земли, хотя в план нашего похода этот рейс и не входил.

По правде сказать, это быстрое решение О. Ю. Шмидта меня не удивило. Мне приходилось с ним плавать не раз. И неоднократно я был свидетелем того, как Отто Юльевич добавлял, расширял основную программу работ новыми исследовательскими рейсами, пользовался буквально малейшей возможностью, чтобы сделать новый вклад в дело изучения наших далеких окраин.

Капитана долго уговаривать не пришлось. Старый помор, избороздивший всю Арктику, в душе сам был искателем.

Медленно, ощупью, ежеминутно промеряя глубины, пробирался «Челюскин» к неизвестному острову. На палубах толпились люди с биноклями и вели жаркую дискуссию о том, что это за осколок материка.

Глубины измерялись двумя способами — самым современным — эхолотом, над которым возился электрик В. Ю. Кольнер, и самым допотопным — ручным лотом, чем весьма ловко действовал краснощекий гигант, старший матрос Гриша Дурасов. Многих удивляла эта излишняя предосторожность, но капитан, привыкший всю жизнь иметь дело с ручным лотом, не особенно доверял заграничным новинкам.

— Своя рука лучше измерит, — неоднократно говорил он.

Но впоследствии техника победила, и капитан, несмотря на свой неуемный характер, принужден был признать первенство за эхолотом.

Медленно продвигался «Челюскин» к неизвестному острову. Ледяные поля были крепкие, но разрозненные, изобиловавшие темными прорехами полыней.

Вскоре продвигаться вперед стало небезопасным. Киль парохода оказался всего лишь в трех метрах от скользкого дна.

Немедленно остановили машину, бросили якоря и, спустив на воду два весельных вельбота, шестнадцать человек, захватив на всякий случай необходимый запас продуктов, выехали на неизвестный берег. Собственно говоря, желающих попасть на остров набралось больше, чем могли бы вместить обе шлюпки. Но Отто Юльевич составил твердый список, куда в первую очередь вошли научные сотрудники экспедиции.

Плыть пришлось, лавируя между огромными движущимися льдинами, зачастую делая большие обходы, чтобы пробраться к намеченной цели, или же вытаскивая шлюпку на лед, волоком перетягивая ее в соседнюю полынью.

Небольшие вельботы робко пробирались среди ледяных, залитых ярчайшим летним солнцем громад. Несколько раз рядом со шлюпками из воды показывались круглые черепа ластоногих, с любопытством рассматривавших нежданных гостей. А раз, шагах в десяти от носа шлюпки, вынырнул морской заяц. Подрывник Вася Гордеев, быстро вскинув винтовку, выстрелил и... мимо, к общему удовольствию многочисленных свидетелей его меткости.

Приплыв к береговому припаю льда, мы выскочили у подножья черных отвесных скал и, поднявшись наверх, очутились на огромной несколько холмистой равнине.

Земля — вязкая, топкая, с бедной растительностью; желто-белым полярным маком, красным и зеленым мхом и лишайниками. Из птиц мы видели только пару чаек.

— У нас название о. Уединения, — сказал О. Ю. Шмидт, неправильно переведено. Норвежец Иогансен его наименовал «Einsamkeit», что буквально означает не уединение, а — одиночество. Мне кажется, название «одиночество» лучше характеризует этот угрюмый осколок материка.

Научные работники тут же приступили к наблюдениям: географ Я. Я. Гаккель по солнцу должен был точно определить географическое местоположение острова, а физик И. Г. Факидов — произвести магнитные наблюдения.

— Сколько вам нужно времени, чтобы определить астрономический пункт?—останавливается О. Ю. Шмидт у растопырившегося перед треногой географа.

— Я полагаю, Отто Юльевич, можно часам к четырем уже окончить, — не отрываясь от инструмента, отвечает Я. Гаккель.

— Хорошо, — кивает головой начальник, — мы пойдем осматривать наши новые владения.

Разбившись на группы, участники экскурсии разбрелись в разные стороны, стараясь осмотреть остров во всех направлениях. Гидрограф П. К. Хмызников отправился вдоль западного побережья изучать геологическое строение острова и собрать коллекцию пород, гидробиолог П. П. Ширшов — пополнить гербарий скудными видами лишайников и мхов, а зоолог В. С. Стаханов — на поиски «живности».

Основной же задачей ушедших был розыск каких-либо следов пребывания на этой дикой земле человека, или хотя бы остатков знака, установленного в 1915 году Свердрупом на о. Уединения. Эта находка сразу же разрешила бы наши сомнения, что это за остров.

Кинооператоры М. Трояновский, А. Шафран, подрывник В. Гордеев и я обошли всю южную и восточную части острова и произвели маршрутную съемку. На длинной песчаной лагуне мы обнаружили большое количество старого, выветренного плавника — леса, принесенного на эти пустынные берега течением. Кругом — кочки и рыхлый песок, мелкая осколковая галька. С большого холма было видно, как где-то вдали лениво попыхивал «Челюскин», терпеливо ожидая ушедших.

Осмотрев остров, обнаружив в середине его большое высохшее озеро, участники экскурсии к четырем часам возвратились к месту астрономических наблюдений. И пока Я. Я. Гаккель заканчивал вычисление координатов, челюскинцы, закусив после долгой и утомительной прогулки, соорудили из камней гурий — большой знак, видимый с далекого расстояния. В центр знака вложили бутыль со следующей запиской:

«24 августа 1933 г.» Высадились члены экспедиции на «Челюскине». На данном месте определены астрономические, магнитные пункты. Экспедиция продолжает плавание к о. Врангеля и далее во Владивосток.

Шмидт, Шпаковский, Факидов, Громов, Гаккель, Могилевич, Сельвинский, Гордеев, Трояновский, Шафран, Муханов, Ремов, Баевский, Ширшов, Хмызников, Стаханов».

С большими трудностями нам пришлось пробираться обратно на

судно. Приливное течение задвинуло льдом все полыньи. То-и-дело нам приходилось вылезать на ледяные поля и тащить на себе шлюпки до небольшого клочка чистой воды, по которому еще можно было двигаться. На половине пути мы попали в ловко расставленную природой ловушку.

Шедшая в кривом и узком канале шлюпка неожиданно принуждена была остановиться, ибо канал стал быстро сужаться. Произошло это, видимо, потому, что дрейфующий лед прижало к стамухе — ледяной громаде, стоящей на мели. Надо спасать шлюпку, которой грозит неминуемая гибель. Быстро выскакиваем на лед, под дружные крики: «Э-эх, раз, взяли!» вытягиваем шлюпку на поверхность ледяного поля, и через бугры и торосы волочим ее к кусочку чистой воды.

В шесть часов вечера под приветственные залпы винтовок к нам подошел ледокол «Седов». В. И. Воронин долго жал руки капитану «Седова» старику Швецову, у которого он когда-то в течение восьми лет плавал матросом.

«Седов» пришел не на проводку «Челюскина» к чистой воде, а за помощью. Застряв в тяжелых ледяных полях Карского моря, он обезуглился. Положение его было катастрофическим, ибо до ближайшего порта — сотни морских миль.

К тому моменту лишними запасами угля «Челюскин» уже не обладал, тем более, что 700 тонн пришлось отдать «Красину». Но делать нечего — товарища нужно выручать. И капитаны договорились обоим судам немедленно выйти в открытую воду, чтобы перегрузить на «Седова» 100 тонн угля.

На «Челюскине» вечером раздавалась музыка. Все радовались успехам похода. Ведь наше судно, не ледокольное, а грузовое, все же первым из всех кораблей, плавающих в этом году в Арктике, достигло столь высоких широт, забравшись дальше на норд-вест, нежели ледоколы «Красин», «Сибиряков» и «Седов».

Утром, бросив якоря, оба судна пришвартовались друг к другу для бункеровки. Но перегрузка угля проходила в неспокойной обстановке. Дрейфующими льдами суда несколько раз разводило. Поэтому приходилось сниматься с якорей, уходить к чистой воде, чтобы найти подходящую обстановку для работы.

В этот день дважды взлетала наша крошечная птица. В первый раз М. С. Бабушкин и В. И. Воронин произвели разведку состояния ледяного покрова, а во второй раз вылетел с пилотом О. Ю. Шмидт,

чтобы сверху заснять и зарисовать вновь открытый остров, а также проследить — нет ли к норду еще одного острова, может быть, настоящего о. Уединения.

Капитану благодаря воздушной разведке удалось выяснить, что на север от нас — большие пространства чистой воды, а на восток — редкие ледяные поля.

С особенным нетерпением все ждали результатов полета О. Ю. Шмидта. Споры о том, открыли ли мы новый остров или же просто достигли о. Уединения, уже всем надоели. Но каждому хотелось получить какой-то определенный ответ.

— Успокойтесь, — снимая тяжелую авиошубу, сказал Шмидт окружившим его челюскинцам, — сколько мы ни летали, мы нигде не видели ни клочка земли. Попутно я сделал много фотоснимков и зарисовок острова, на котором мы вчера побывали. Это будет ценным материалом, который даст возможность составить, хотя бы приблизительный, план этого острова.

Задержка «Челюскина» в этих районах оправдывает себя с лихвой, ибо мы пополняем науку новыми сведениями о географии Карского моря.

Вопрос о том, что же за остров мы обнаружили, все-таки не был решен. Среди научных работников вскоре возникло сомнение — не является ли вновь открытая нами земля, ставшая мифической, о. Уединения, который открыл Иогансен и где побывал О. Свердруп, разыскивая пропавшего Вилькицкого на судне «Эклипс». Полет летчика Бабушкина шел на предполагаемый о. Уединения. На старых картах его координаты были: 77° 35′ северной широты и 86° 04′ западной долготы. В то же время координаты только что обнаруженного нами острова совсем иные — 77° 28′ северной широты и 81° 20′ западной долготы.

Эту сложную шараду пришлось разрешать Отто Юльевичу при помощи радиотелефонного разговора с находившимся на ледоколе «Сибиряков» проф. В. Ю. Визе. По мнению известного полярного ученого, обнаруженный нами мрачный осколок материка и является о. Уединения, открытый Иогансеном. Нам же удалось лишь уточнить его местоположение, которое было неверным на старых морских картах.

Авторитет крупнейшего полярного ученого был настолько велик, что горячие споры немедленно прекратились. Мы утешались,

что «Челюскин» хотя и не открыл новой земли, но зато уточнил местоположение и составил точную карту острова.

Таким образом северный вариант плавания «Челюскина», предложенный В. И. Ворониным, если и оказался не совсем правильным, то дал возможность уточнить географическую карту Карского моря.

— На о. Уединения, — заявил О. Ю. Шмидт, — расположенном на полпути между мысом Желания и проливом Вилькицкого, необходимо в ближайшие же годы соорудить научную радиометеостанцию, тем более, что там есть удобная лагуна для стоянки самолета. Эта станция даст богатейший материал о северном районе Карского моря, еще совсем мало известного науке.

Закончив бункеровку угля, вечером распрощались с «Седовым» и двумя параллельными курсами вышли по направлению к Северной Земле, к проливу Шокальского, где «Седов» должен был построить новую радиостанцию (Мыс Оловянный).

— Попытаемся пройти на восток проливом Шокальского, — заявил капитан: — не выйдет — испробуем более южный пролив Вилькицкого. Где-нибудь да проползем, — хитро подмигнув глазом, закончил он разговор.

Через два с половиной часа по выходе в плавание случилась очередная неприятность: в цилиндре машины была обнаружена спайка. Пришлось остановить ход и всю ночь ремонтировать. Простоял и «Седов», дожидаясь окончания работ.

Эта новая неудача не произвела уже особого впечатления на коллектив. Трещины, вмятины, беспрерывные неполадки в машине, начавшиеся еще в Балтийском море, сплотили коллектив, приучили тверже и спокойнее смотреть в глаза будущему.

26 августа, в полдень, отремонтировав цилиндр, двинулись в путь, идя на уменьшенных скоростях, делая лишь девяносто пять оборотов. С правого борта, густо дымя, легко и уверенно шел «Седов», у которого скорость хода была больше нашей.

Туманно и холодно. Температура воздуха сегодня впервые отрицательная, минус 4—5 градусов. С густых, нависших серых туч сыплется мелкий сухой снег. Вдоль обоих бортов судна зловеще выглядывают блестяще-белые ледяные поля. Так продолжалось весь день. Даже ночью «Челюскин» шел чистой водой, свободной аллеей, по краям которой сторожили ледяные громады.

Остров Уединения

На рассвете где-то невдалеке от о. Визе, достигнув широты — 79° 41′, «Челюскин» встретил неприступную стену сплошных льдов.

В. И. Воронин и М. С. Бабушкин немедленно вылетели на разведку, на поиски наиболее удобного для «Челюскина» пути на восток. Но в благоприятные результаты разведки никто не верил, ибо с норда, как из открытого погреба, несет холодом и стужей.

Получили сведения, что ледокол «Красин» после воздушной разведки летчика А. Д. Алексеева, в спокойной обстановке ведет свой караван югом, вдоль островов Норденшельда.

Может быть и нам придется бросить наш северный вариант и двинуть к югу? Возможно, что так нас заставит сделать злая природа.

Как и предполагали, В. И. Воронин и М. С. Бабушкин привезли весьма неутешительные вести.

— На восток и на север сплошные торосистые поля, —

безнадежно махнув рукой, констатировал капитан, — придется отступать перед силами Арктики.

И отступили. Повернули форштевень «Челюскина» на юг, с тайной надеждой все же пробраться к проливу Шокальского. Даже «Седову» пришлось следовать сзади, ибо и для него эти льды были неприступны. Капитан заперся в своей каюте: расстроен...

Двое длинных, казавшихся бесконечными суток «Челюскин» отступал на юг, тщетно и безнадежно пытаясь свернуть к осту. Снова идем по водяному каналу с толстыми ледяными полями по краям. Слабый ветерок чуть рябит синюю поверхность моря. Более чем на два градуса нам пришлось спуститься к югу, понапрасну затратив столько ценного времени. Уже конец августа, а мы еще только на первом этапе нашего грандиозного пути.

Вокруг судна много белогрудых кайр. Зоолог Стаханов уверяет, что это — верный признак близости какой-то земли. Сзади «Челюскина» как на декорации — черный, сильно дымящий силуэт нашего неожиданного спутника — «Седова». В полночь незаходящее полярное солнце, уже потерявшее свою прежнюю теплоту, прячется в мглистой серой вуали тумана, точь в точь как на северных пейзажах Левитана или фантастических картинах литовца Чурлянниса. Легкие, полувоздушные волны облаков залили сиреневыми, золотистыми просветами небо.

Как нам не везет! Потерять столько дней на поиски северного прохода к востоку, чтобы снова спускаться на зюйд. Но капитан, видимо, не теряет надежды или решил крепко взять себя в руки.

— Меня спросили, — балагурит он, — почему у «Челюскина» такой нос крутой? Я и ответил: с портрета это взято. Семен Челюскин, говорят, такой был.

Был ли таким в действительности Семен Челюскин — трудно сказать, ибо портрета его не сохранилось. Но то, что наше судно названо именем штурмана С. Челюскина [1], открывшего самую северную оконечность азиатского материка, — это факт.

[1] В 1741 году штурман Семен Челюскин работал в третьем отряде Великой северной экспедиции, снаряженной правительством Анны Иоановны. 30 мая 1742 года штурман С. Челюскин, во время сухопутного путешествия вдоль побережья от Таймырской губы до Хотангской, открыл самую северную оконечность Евразии, названную впоследствии мысом Челюскина. Интересно отметить, что на некоторых картах XVI и XVII столетий самый крайний мыс Таймырского полуострова был обозначен населенным десятью затерявшимися «израилевскими коленами».

30 августа рано утром шедший впереди нас «Седов» встретил сплошное длиною в километр ледяное поле и, не желая его обходить, ринулся в бой.

В. И. Воронин оказался хитрее. Лезть в тяжелые льды он не захотел, а предпочел сделать большой крюк по чистой воде и к радости всего экипажа обогнал своего партнера.

К двум часам дня, держа курс к шхерам Минина, до которых едва оставалось миль 50, «Челюскин» встретил сплошные торосистые поля.

Вылетевшие на разведку М. С. Бабушкин и капитан сообщили, что они шли по курсу норд-норд-ост, а затем зюйд-зюйд-ост, выискивая наиболее удобный проход на восток. Им удалось выяснить, что через большую и тяжелую ледяную перемычку для «Челюскина» есть выход в чистую воду, простирающуюся до самого горизонта.

К вечеру ледяную перемычку, к удивлению всех челюскинцев, удалось легко преодолеть. Пароход шел спокойной водой в огромной полынье. Впереди форштевня, в темно-синей, чуть подвижной от легкого ветерка воде, расплавленный медный диск солнца начертил блестящую искрящуюся дорожку.

— Видишь, — толкая меня в бок, шепчет В. И. Воронин, — солнце-то нам путь указывает. Это, знай, хорошая поморская примета.

Весь горизонт в нежно-голубых красках, таких тонких и вычурных, какие можно видеть только в арктических просторах. Да и льды пустяковые — мелкие, раздробленные, изглоданные соленой водой. Мы идем тем самым южным вариантом, которым «Сибиряков» и «Красин» со всей ленской флотилией уже подходят к проливу Вилькицкого.

31 августа, в теплый солнечный день на далеком горизонте обнаружили один из первых островов архипелага Норденшельда. В течение всего дня «Челюскин» шел, имея на траверзе эти острова, пока не обошел плоскую, едва выдающуюся над поверхностью моря лепешку о. Русского. Отсюда изменили курс к осту, к заливу Толля и к полуострову короля Оскара.

Единственной возможностью проникнуть в этом году к проливу Вилькицкого — это итти вдоль северного побережья Азии.

Сегодня, после восемнадцатидневного томительного шатания по Карскому морю в поисках прохода к Северной Земле, наконец-

то подходим к столь желанным воротам на восток. Эту радость ощущает каждый член коллектива. На «Челюскине» праздник, точно победно кончаем поход.

Плетущийся сзади «Седов» по радио неожиданно сообщил, что его угольные запасы снова подходят к концу. В трюмах его едва наберется 350 тонн.

— Не бросать же свое судно во льдах, — ворчит недовольный капитан, — конечно, придется подкинуть угля. Только не сейчас. Сообщи им, Кренкель, — уголь дам, но не здесь, а у мыса Челюскина.

В 6 час. 30 мин. вечера, обойдя о. Русский, «Челюскин» попал в ледяную перемычку. Правда, лед был не толстый, но без малейшего намека на полынью.

Быстро надев широкую овчинную шубу, капитан забрался в наблюдательную бочку, чтобы лично руководить судном во льдах. Сверху то-и-дело раздается его громкий окрик — изменить направление или сбавить ход.

Сзади, почти рядом с «Челюскиным», пробирался «Седов». Ко всеобщему удивлению, он вдруг начал отставать в то время, как мы, хоть и медленно, буквально сантиметр за сантиметром, продвигались вперед.

Расположившись на носу парохода, мы любовались блестящей работой В. И. Воронина — замечательного знатока своего дела, решительного и упорного.

К счастью, ледяное поле имело достаточно широкую трещину, по которой «Челюскин», хоть и с трудом, но мог продвигаться. Проработав около трех часов, мы благополучно выбрались на чистую воду, оставив «Седова» самостоятельно выходить изо льдов.

За обедом, делая очередную информацию, О. Ю. Шмидт заявил, что от пролива Вилькицкого до устья реки Колымы «Челюскин» должен пройти в течение шести суток, ибо, по имеющимся сведениям, море Лаптевых чисто от льда. Наибольшие трудности ждут нас у Чукотского побережья, где зазимовавший транспорт «Урицкий» до сих пор не может вылезти из ледяной петли, несмотря на помощь ледореза «Литке».

Вечером разговаривавший по радио с «Красиным» Э. Кренкель был прерван зычным голосом, раздавшимся из радиотелефона.

— Кончайте разговор. «Седову» надо кое-что передать.

Возмутившись несоблюдением радиоэтикета, Э. Кренкель резонно ответил:

— Не мешайте, дайте договорить...

Ровно через полминуты в радиорубке снова прогремел голос, но теперь уже раздраженный и настойчивый:

— Прекратите немедленно. У меня важный разговор, не терпящий отлагательства!

Что ж делать? Пришлось и упрямому Кренкелю уступить. Оказалось, что «Седов» у самого выхода в чистую воду застрял, запутавшись в ледяной каше, которую наворотил «Челюскин», и, будучи сильно облегченным, не мог достаточной тяжестью давить ледяные поля.

— Выручайте, товарищи, — гудел голос капитана Швецова. — Самостоятельно нам, видимо, не выбраться...

Две-три быстрых и коротких фразы между О. Ю. Шмидтом и капитаном, одобрительные кивки головой — и вопрос решен: «Челюскин» повернул обратно, сделав все приготовления для взрывных работ.

Но выручить «Седова» нам так и не пришлось. В последний момент перед нашим приходом, хотя и с большим трудом, он все же сумел выскочить в чистую воду, оставив нас с «длинным носом», по выражению художника Феди Решетникова.

— Для «Седова», который является ледоколом, — мрачно констатировал М. Г. Марков, — непростительна эта задержка. Ну, я понимаю, такая история случилась бы с «Челюскиным». Тут никакого позора не было бы, так как «Челюскин» не ледокол, а грузовой транспорт.

Поздно ночью от «Красина» была получена печальная радиограмма:

— Тяжелыми льдами сломан вал одного из винтов...

Это несчастье сильно отразилось и на походе «Челюскина». Дело в том, что согласно первоначальному плану ледокол «Красин» должен был, проведя ленскую экспедицию, повести нас к о. Врангеля, помогая форсировать тяжелые льды.

Теперь же неожиданно и «Красин» стал инвалидом и, по заверению О. Ю. Шмидта, должен возможно скорее вернуться в Мурманск на ремонт.

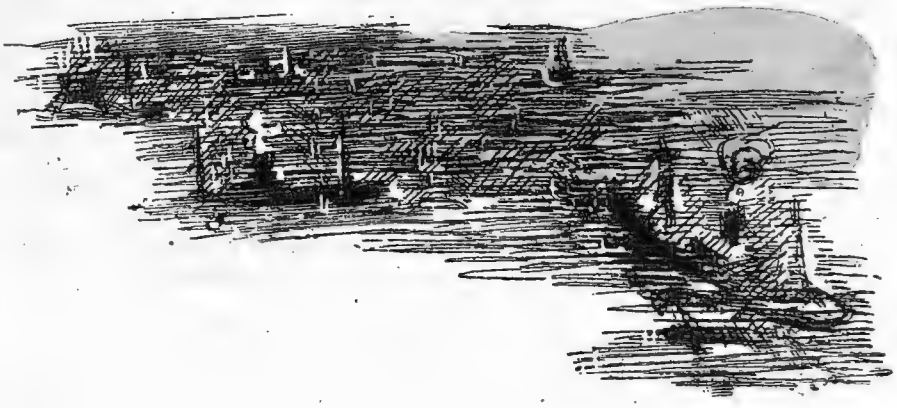
— Оси железнодорожных вагонов, — говорил он, — и то ме-

няются регулярно, а валы у ледоколов — еще ни разу не сменились. В результате получилась естественная сноска, обветшалость металла.

— Но как же, Отто Юльевич, — пойдет ли «Челюскин» на восток или же придется повернуть обратно?

Глаза нашего начальника загорелись.

— Теперь у нас только одна возможность,— сказал Отто Юльевич,—итти самостоятельно. И мы, конечно, пойдем. Не так ли, товарищи? Разве мы привыкли отступать перед силами Арктики?



У САМОИ СЕВЕРНОЙ ОКОНЕЧНОСТИ АЗИИ

Всю ночь «Челюскин» шел чистой водой. С правого борта медленно прошли и скрылись в тумане четыре крошечных острова Фирнлея, за ними — на левом борту — пять островов Гейберга, мизерный осколок острова Гансена и, наконец, красавец — мыс Вега — весь в пушистом снегу, мрачный и суровый.

Мы подходили к неприступному мысу Челюскина.

На судне — большое событие: у четы Васильевых — будущих колонистов о. Врангеля — родилась дочь, которую с трудом принял судовой врач Мироненко, в жизни не имевший дел с роженицами.

В этот день в судовом журнале появилась следующая историческая запись:

31 августа 1933 года. Карское море. На пути из Мурманска к о. Врангеля. В 5 час. 30 мин. утра у едущих на зимовку на о. Врангеля супругов Васильевых родился ребенок — девочка, в счислимой широте — 75° 46,5′ норд и долготе 91° 06′ ост. Карта 712. По заявлению отца — Васильева В. Г., родившегося в 1905 году в Иваново-Вознесенске, национальности русской, научного сотрудника Всесоюзного арктического института, — матерью ребенка является его жена Васильева Д. И., родившаяся в 1913 году во Владивостоке, национальности русской. Новорожденной девочке присвоено имя «Карина». Имеется справка судового врача. На основании настоящей записи родителям выдана официальная справка.

Штурман Павлов».

А дальше — как ни в чем не бывало.

— «В 5 час. 35 мин. изменили курс, прошли о. Брюзевиц, по предположению, нанесенный неверно на карту. Чистая вода.

Павлов».

Доктор Мироненко в свою очередь выдал следующий документ: «Справка. 31-VIII — 33 г. 5 часов 30 минут судового времени. У супругов В. Г. Васильева и Д. И. Васильевой родился ребенок «девочка». Доктор Мироненко». (Печать).

Итак, народонаселение нашего парохода увеличилось на одного маленького голубоглазого человечка — Карину, получившую это имя в честь Карского моря, в котором она родилась. По словам О. Ю. Шмидта, Карина по-латински — киль корабля. Девочка с первых минут своего существования начала бурную, полную приключений жизнь.

На судне — шум и веселье. Все горячо обсуждают появление на свет нового челюскинца.

— Горе молодого счастливого отца не поддается описанию, — зубоскалил народ, — когда он понял, что ему придется нянчиться, сушить пеленки и баюкать.

— Ребята, паспорт у Карины будет мировой, — восторженно блестя глазами, говорит черный от угольной пыли кочегар Боря Кукушкин. — В разделе, где пишется место рождения, будет сказано: Карское море, 75° 46,5′ норд и 91° 06′ ост. Вот здорово! Может, она и родины-то своей больше никогда не увидит...

Словом, с этого дня крошечная, закутанная в пеленки и ватное одеяло куколка стала любимицей всего коллектива.

1 сентября в густую непроницаемую броню тумана, в мелкий назойливый дождь экспедиция Шмидта медленно входила в пролив Вилькицкого, в широкие ворота восточного сектора советской Арктики, в синие воды, омывающие берега самой северной оконечности материка — мыса Челюскина.

Кругом нас все мокро — палуба, ванты, паутина снастей в миллионах капель дождя и измороси. По доскам разобранного дома будущей колонии о. Врангеля, пошатываясь, неумело и нескладно передвигая ногами, осторожно пробираются плотники в форшик для ремонта.

Капитан В. И. Воронин молча расхаживает по верхнему мостику. Он в своем старом, потрепанном, выцветшем осеннем пальто, которое с ним уже прошло не одну экспедицию в Арктику, вечной спутнице — зеленовато-серой кепке, сапогах и с биноклем на ремешке.

Чем ближе к мысу Челюскина, тем более густеет туман и усиливается ветер. Дико зарычал гудок сирены «Челюскина», предупреждая встречные суда, ожидая отзвука от берегов. Под этот рев мы и подходили к мысу Челюскина, заканчивая первый этап пути на восток.

Капитан В. И. Воронин стоит на верхнем мостике у открытого окна. Он тихо, по-домашнему, мурлычет под нос какую-то песенку.

И вдруг впереди неожиданно вынырнул огромный силуэт двухтрубного гиганта, краснознаменного ледокола «Красин», за ним рядом — краснознаменного «Сибирякова» и грузового транспорта «Сталин», пароходов: «Правда», «Володарский» и ледокола «Русанов».

Никогда еще в проливе Вилькицкого не было такой мощной флотилии судов. За всю историю овладения Арктикой меридиан мыса Челюскина пересекло лишь девять кораблей. И вот сегодня восемь судов советского полярного флота одновременно бросили якорь у северной оконечности Евразии.

Все эти пароходы и ледоколы пришли сюда, пробираясь с грузом и товарами в далекую бухту Тикси, а также для строительства новых полярных радиостанций и заброски колонистов на крайний север Союза.

Это был подлинный праздник радости, торжество советского полярного мореплавания, северных моряков, капитанов, полярных

исследователей, с огромным упорством, настойчивостью и верой в коллективную силу добившихся крупнейшей победы над Арктикой.

Началась бесконечная симфония приветственных гудков. Первым взревел «Красин», подхваченный диким нестройным хором простуженных басов. Звуки росли, ширились, летели в туманную даль и, отброшенные горами, эхом, мчались обратно. Закончилась вся эта церемония коротким традиционным «гуд-бай».

К нашему борту, с какой-то нелепой самоварной трубой лихо подплывает моторка. По парадному трапу влезает широкоплечий, с густо-рыжей бородой, известный на севере как лучший промышленник-зверобой — Сергей Журавлев. Двадцать пять лет промышлял он на Новой Земле, ежегодно доставляя государству огромную добычу песцов, тюленей, медведей и рыбы. Два года он зимовал с Г. А. Ушаковым на Северной Земле. Сейчас он едет старостой артели зверобоев на два года промышлять в залив Прончищева. По случаю встречи с товарищами по старым походам он сильно навеселе.

— Я буду не Журавлев, — хвастается он, — если в добыче не покрою всех промышленников Севера. Вот увидите.

И верно, позднее мы узнали по радио, что артель Журавлева, добравшись до залива Прончищева, в три недели выполнила годовой план зверодобычи.

Вот красавец — «Сибиряков», на котором всего год назад мы прошли без зимовки тот путь, по которому снова идем на «Челюскине». Он все такой же, только помолодел, вычистился и подкрасился после ремонта.

Сколько здесь старых знакомых, любимых друзей, верных товарищей по сибиряковскому походу.

Молодой красавец Ю. К. Хлебников, бывший старшим помощником В. И. Воронина в трех арктических плаваниях, сейчас капитан «Сибирякова». Вот профессор В. Ю. Визе — крупнейший полярный ученый, участник всех славных походов на Север, когда-то участник похода Георгия Седова на Землю Франца Иосифа. Здесь профессор Исаченко — бактериолог, с которым плавали на Землю Франца Иосифа и Землю Северную, гидробиолог Г. П. Горбунов — с ним плавали два года на «Седове», сибиряковцы — старший механик, добродушный толстяк М. М. Матвеев, крошечный штурман Сакс, седовский буфетчик, старик Екимов.

Крепко жмем им руки, поздравляем с удачным походом и спешим на берег осмотреть научную радиостанцию — первое человеческое поселение на мысе Челюскина.

Едва успели отъехать от ледокола, как густой непроницаемый туман плотной занавесью закрыл корабли. Все потонуло во мраке. Взлетая на высоких гребнях волн, обдаваемая фонтаном соленых ледяных брызг, неслась моторка мимо гигантов-айсбергов. Долго пришлось кружиться, вертеться меж ледяных полей, пока во мраке не увидели низкое побережье.

Невдалеке от воды расположился большой досчатый дом — общежитие полярной колонии. В стороне — деревянное строение: баня и кладовая со значительными остатками продовольственного запаса после зимовки.

У крыльца нас встречают маленький полный начальник колонии доктор Георгиевский и повар Знахарев. Оба они старые опытные полярники, зимовавшие на Земле Франца Иосифа.

— Вот и все наше хозяйство, — приветливо разводит руками доктор Георгиевский, показывая свои владения.—Всю зиму без перерыва вели научные наблюдения, хорошо наладили радиообслуживание, а попутно, между дел, убили пятьдесят два медведя, семь морских зайцев, пятьдесят песцов, четыре моржа и несколько чернозобых казарок.

— Олени в этом районе не водятся из-за недостатка ягеля (мха), но кочуют большими стадами с востока на запад. Во время зимовки в бухте Мод, в консервной банке, мы обнаружили письма замерзших в снегах норвежцев, участников экспедиции Амундсена — Кнудсена и Тессема, пробиравшихся на лыжах с почтой к ближайшему человеческому поселению. Все наши колонисты здоровы, прекрасно перенесли трудности зимовки и даже не ссорились.

Осматриваем местоположение колонии. На плоском берегу расположился большой дом с красной железной крышей. Невдалеке от него — острый шпиль радиомачты, метеорологическая будка для наблюдений за атмосферой и длинная лента развешенных для просушки шкур белых медведей.

У небольшого амбара на длинных шестах и веревках вялится юккола — сушеная рыба, обычный корм ездовых собак.

— Вы знаете, — рассказывает доктор Георгиевский, — мне пришлось по радио давать врачебную консультацию. Дело было так. В са-

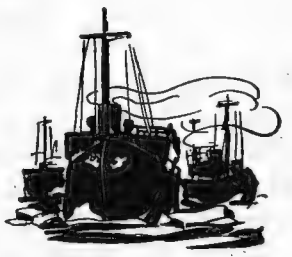
мый разгар полярной ночи с о. Диксон мне сообщили, что у одной из зимовщиц, ждущей ребенка, беспрерывные припадки. Расспросив подробно о симптомах болезни, я определил у больной эклампсию и дал ряд необходимых советов. В результате — мать выжила, а ребенок родился мертвым. Вот какая здесь бывает врачебная практика.

В километре от колонии на крутом обрывистом берегу в 1919 году установлен знак Свердрупа — огромный шпиль из черного сланца с круглым жестяным шаром наверху. В этом шаре была обнаружена записка, оставленная Роальдом Амундсеном, во время его плавания на «Мод».

На поверхности позеленевшего от сырости жестяного шара мы с трудом разобрали следующую надпись:

«Покорителям Северного морского пути Эрику Норденшельду и его славным спутникам.

Экспедиция на «Мод». 1918—1919 г.»



В МОРЕ ЛАПТЕВЫХ

2 сентября на рассвете без обычных прощальных гудков и традиционных приветствий мы снялись с якоря и в чуть разредевшем тумане двинулись по проливу Вилькицкого на восток.

Начался второй этап экспедиции О. Ю. Шмидта.

Днем, изредка встречая отдельные льдинки и небольшие полоски хрупкого льда, прошли острова Св. Самуила, Св. Фаддея и Св. Андрея (преподобные отцы, надо полагать, доживают в Арктике свои последние дни). Миновав северную часть Таймырского полуострова, «Челюскин» вошел в воды моря Лаптевых.

Сильным штормом, непогодой и снежной пургой встретило море «Челюскина». Штурвальные за час работы у открытого окна капитанского мостика совершенно застывали. Льды окончательно скрылись. Кругом нас — водяной простор, вздыбленный свирепыми волнами.

Доволен погодой лишь один капитан. Расхаживая в огромном до пят овчинном тулупе, пушистой меховой шапке, потирая покрасневшие от мороза руки, он радостно шептал:

— Шторм — это хорошо. Значит, море Лаптевых свободно от льда, есть место, где волне разгуляться...

Море Лаптевых в ледовом отношении принадлежит к наиболее благоприятным из всех северных морей для навигации. Огромную роль здесь играет великая сибирская река Лена, выбрасывающая гигантские потоки теплой и пресной воды, которая сильно снижает ледовитость моря.

— Время ценю на минуты, — заявил О. Ю. Шмидт, промеривая на морской карте расстояние, оставшееся до Тихого океана.

И правда, было уже начало сентября, а впереди нас еще три моря, которые надо пройти прежде, чем очутиться в чистой воде Берингова пролива. А самое главное — впереди тяжелое в ледовом отношении Чукотское море.

И капитан В. И. Воронин, развалившись на столе штурманской рубки, проложил на лоции будущий курс «Челюскина», который пойдет севернее Ляховских островов в пролив Санникова. Этот курс, хотя и необычный для плавающих в этих районах судов, даст нам большую экономию во времени, сокращая путь.

В одиннадцать часов вечера «Челюскин» находился на 77°14′, северной широты и 113°12′ восточной долготы, идя со скоростью девяти миль в час.

Радист Э. Кренкель сообщил, что,по сведениям ледореза «Литке», состояние льдов в Чукотском море до мыса Шелагского вполне благоприятное, но оттуда до мыса Ванкарема все море забито тяжелыми ледяными полями, за исключением узкой прибрежной полосы, весьма мелкой для прохода крупного судна.

Все время идем чистой водой, тяжело раскачавшись на волнах. Изредка появляются небольшие поля, которые капитан тщательно обходит.

Холодно. Бешено дует сильный нордостовый ветер, нагоняя льды к побережью. На небе темные грозовые тучи — обрывки разнесенных в клочья ветром.

В одном месте беспрерывно работавший эхолот, рассчитанный на глубины до 330 метров, вдруг неожиданно зарегистрировал какую-то большую глубину. Это обстоятельство заинтересовало

наших научных работников, ибо до сих пор большие глубины в море Лаптевых были известны лишь у берегов Северной Земли.

Отсутствие солнца сильно тревожит капитана. Вот уж вторые сутки, как он не в состоянии определиться. «Челюскин» идет вслепую, не зная, где он находится. Целыми днями нетерпеливо шагает В. И. Воронин по мостику с секстаном в руках, стараясь поймать хоть кусочек кокетливо выглянувшего солнца.

Появится, бывало, из тяжелых темных туч краешек блеклого, завуалированного туманом солнца, и капитан, быстро расставив ноги, приложив к глазу секстан, нервно задвигает разноцветными стеклышками. Но не проходит и минуты, как солнце безнадежно исчезает.

— Проклятье, — ворчит он, расстроившись, — ну его к чорту! Надоело ждать, пойду завтракать.

Днем встретили два айсберга, чуть покачивающиеся на волнах, сверкающие тысячетонные ледяные громады.

— Это любопытно, — заметил гидрограф П. К. Хмызников, — айсберги, видимо, принесены течением с ледников Северной Земли, ибо у моря Лаптевых нет других поставщиков ледяных громад. Наша встреча дает новый материал о течениях в этом море.

4 сентября поднялась бешеная волна, вскоре перешедшая в семибалльный шторм. Весь горизонт заполнился мрачными обрывками свинцовых туч. Разгулявшийся по морскому простору дикий ветер подхватывает верхушки волн и тысячью соленых брызг раскидывает по сторонам.

А шторм все усиливается и сильно тормозит «Челюскину» ход.

Беспрерывная томительная качка порядком надоела и всех утомила. Большинство страдает от морской болезни, или, как говорят матросы, без паспорта едут в небезызвестный город Ригу. Голова тяжелая, точно налита свинцом.

В окошко каюты видишь, как небо неожиданно становится боком и вдруг уходит куда-то вниз и на тебя надвигается разъяренное, бушующее море.

На койке спать невозможно — ездишь по ней, ударяясь всем телом, головой и ногами о стенку. Широкие валы волн с грохотом перекатываются через палубу, сметая закрепленные бочки с бензином и нефтью.

А судовой журнал реагирует сухо:

«Волна временами поддает через палубу и бак.

Павлов».

Между тем шторм все усиливался. Со стоном валился «Челюскин» набок, и слышно, как наверху начисто подметают палубу взбесившиеся волны. Волны, точно залпы орудий, бьют о железные борта судна. Хочется спать, но спать нет возможности.

Только спокойный, видавший виды экипаж, как ни в чем не бывало, продолжает свой обычный трудовой день. Ловко лавируя меж закрепленных ящиков и бочек, неслышно скользят матросы, наскоро закрепляя расположенный на палубах груз.

«В 5 час. 05 мин. утра, — бесстрастно констатирует судовой журнал, — накатившаяся на палубу сильная волна сдвинула груз стройматериалов и рабочий баркас. От стремительной качки сорвало закрепленные на бот-деке бочки и ящики и поразбивало их содержимое, частью вывалило на палубу, а частью унесло за борт. Вызвана команда для крепления груза. Легли в дрейф, сбавив ход. Сорвавшимся грузом сломало поручни по левому борту на бот-деке и унесло ручку от патентованной шлюп-балки с левого борта.

Павлов».

«В 9 ч. 00 мин. утра, — записал следующий вахтенный штурман, — судно испытывает стремительную бортовую качку с креном, доходящим одновременно до 56 градусов на левом борту. Поломаны стойки коровника. Коровы побились о борт.

Виноградов».

Действительно, обстановка была жуткая. С треском и грохотом со спардека смыло бочки с лимонами и огурцами — наш необходимый запас противоцынготных средств на случай зимовки. В каютах, буфете летела и билась посуда.

Одну из коров пришлось немедленно прирезать, ибо в качке она переломала обе передние ноги. А тут еще неожиданно повалил густой липкий снег. Мгновенно все стало бело — палуба, снасти и наблюдательная бочка, прикрепленная к верхушке передней мачты, откуда капитан не вылезает вот уж вторые сутки. С вант свесились длинные ледяные сосульки.

Казалось, что наступила настоящая зима.

Лишь к вечеру шторм, несмотря на продолжавшийся ветер, начал стихать, дав возможность всему населению нашего плавучего островка впервые за все это время поужинать.

Сильный шторм в море Лаптевых

6 сентября в 2 час. 45 мин. ночи вахтенным штурманом М. Г. Марковым, сквозь разорванную вуаль тумана, были замечены неясные очертания какой-то земли. Немедленно сбросили пар в котлах и остановились дожидаться рассвета, боясь в темноте налететь на банку.

Что это за земля? По исчислениям скорости хода судна здесь никакой земли быть не может. Но последние четверо суток «Че-

люскину» пришлось итти без астрономических наблюдений, ибо капитан никак не мог поймать солнце. Может быть, в исчислениях допущена большая ошибка?

Так это и оказалось. Капитан считал, что судно находится в километрах 50—55 к юго-западу от о. Бельковского (Новосибирские острова), а на самом деле мы шли прямо на берег. Только теперь стало понятно, почему ночью, несмотря на сильный ветер, волнение несколько стихло — остров не давал разыграться волне.

Ясное солнечное утро и стихший шторм дали возможность В. И. Воронину с точностью определиться. Выяснилось, как и предполагали, что «Челюскин» стоит у о. Бельковского — острова большой длины, сплошь занесенного пушистой пеленой снега, с восемью далеко выдающимися в море черными мысами, выглядевшими, как крепостные форты. Рядом с островом огромная скала в виде правильного прямоугольника — остров Стрижева, не нанесенный на карты.

— Вот великолепный, уже готовый постамент для памятника,— любуется художник Федя Решетников. — Ты представляешь себе, в Арктике, в море увидеть гигантскую статую...

В результате астрономических определений, произведенных капитаном и П. К. Хмызниковым, выяснилось, что «Челюскин» находится значительно севернее, нежели мы предполагали. Угол между истинным направлением и местом, куда мы шли, равняется 34 градусам. Видимо, шторм и ветер сбили нас с курса.

Закончив съемку и опись берегов о. Бельковского, который, как и большинство Новосибирских островов, на картах показан не точно, «Челюскин» поднял якоря и направился к зюйду.

Медленно продвигаясь вперед, поминутно делая промеры глубин, вскоре по левому борту увидели плоские берега о. Котельного. Экспедиция Шмидта была у порога к проливу Санникова, по которому однажды плыл гидрограф Валькицкий на «Таймыре» и «Вайгаче» и второй раз — полярный исследователь Толль на судне «Заря», как предполагают, погибший на о. Беннета. «Челюскин» был третьим судном, проходившим этот район.

Во время экспедиции на «Сибирякове» на берегу Ляховского острова мы нашли металлический барельеф с изображением головы Толля. Этот барельеф был прислан женой Толля из Германии Академии наук в Петербург, для водружения на о. Беннета. На доске мы обнаружили следующую надпись: Baron Edward v. Toll und

seinen getreuen Friedrich g. Seberg, Nicolai Protodjakonow, gen. Omuk, Wassilej Gorohow, gen. Basilei Tschichägi».

К вечеру стали появляться отдельные грязные льдинки, а к моменту подхода «Челюскина» к мысу Медвежьему—лед сделался плотным и толстым. Но, к счастью, имелись большие полыньи, по которым «Челюскин» лавировал, направляемый искусной рукой капитана В. И. Воронина.

Настали тревожные дни. Беспрерывно работающий эхолот упорно показывает небольшие глубины, а однажды киль «Челюскина» не достиг до скользкого дна всего лишь два фута.

Капитан вылез на мостик и сам командует судном, идя буквально ощупью. К вечеру, пройдя полосу льда, «Челюскин» вошел в чистую воду пролива Санникова.

Всю ночь потерявший терпение капитан храбро вел судно полным ходом в районе неизученного мелководья. «Челюскин» шел проливом Санникова, между о. Котельным и землей Бунге, заливаемой изредка морем, но неизменно выходящей на поверхность воды.

В тумане при очень плохой видимости снова встретили мелководье. Капитан решил отклониться от взятого курса налево, где существуют нанесенные на карте промеры, сделанные судами «Таймыр», «Вайгач» и «Заря».

И правда, глубины стали увеличиваться. Но радость продолжалась недолго. Через пару часов эхолот стал показывать глубины—8,5 и даже 7,3 метра. Воронин не ходит, а бегает по мостику чернее тучи. Ведь только подумать, едва не налетели на банку!

Сгустившиеся сумерки заставили остановить машину и ждать рассвета, но В. И. Воронин тревожится, что поднимется волна, а киль «Челюскина» всего лишь в двух футах от дна.

В этот день, пройдя пролив Санникова, «Челюскин» распрощался с морем Лаптевых и вышел в Восточно-Сибирское море, предпоследнее море перед выходом в чистую воду Берингова пролива.

8 сентября рано утром, осторожно сойдя с мелкого места, начали продвижение. Сквозь тяжелые облака проглянуло солнце, дав капитану возможность определиться. Как и раньше, мы оказались не на том месте, где предполагали по счислениям. «Челюскин» был значительно севернее, невдалеке от о. Новая Сибирь, гористые берега которого на момент мы могли видеть.

В десять часов утра в сплошном тумане снова наскочили на мель. Немедленно дали задний ход, спустили моторную лодку для промера глубин ручным лотом.

Едва лодка, шедшая под командой старшего помощника капитана С. В. Гудина, отчалила от борта, как тут же потонула в тумане. Воздух разрывали стоны сирены: капитан настойчиво звал уехавших вернуться назад. «Челюскин» медленно продвигался вперед, боясь потерять шлюпку.

Через два часа, с огромным трудом обнаружив пропавшее судно, вернулись усталые люди.

— Мы уже потеряли надежду вас разыскать,— устало улыбаясь, рассказывал С. В. Гудин, — как вдруг из моря тумана неожиданно вынырнул силуэт «Челюскина». Продвигаться вперед можно. Дальше будут глубины побольше.

Весь день в сильную метель, беспрерывно наталкиваясь на огромные мели, пробирается «Челюскин» ощупью по белому пятну Арктики, в районе, никогда не посещавшемся судами.

О. Ю. Шмидт получил сообщение, что впервые в истории завоевания Арктики мыс Челюскин прошли два речных парохода, направляясь с реки Енисея на Лену. Это была блестящая победа советского мореплавания. Это был неоспоримый фактор действительного освоения Северного морского пути, — так расценивал весь коллектив это событие. «Недовольными» оказались лишь штурманы.

— Что ж это такое, — брюзжали они, — раньше пройти мыс Челюскина считалось большим событием, а теперь даже речники стали проходить. Все уважение к Арктике пропадает...

— Да это шутка, — чтобы рассеять недоумение слышавших разговор, заявил штурман М. Г. Марков. — Арктику мы еще только начали осваивать. Планомерная работа только началась. И не каждый год смогут проходить речники мыс Челюскина. Этот путь еще надо завоевать...

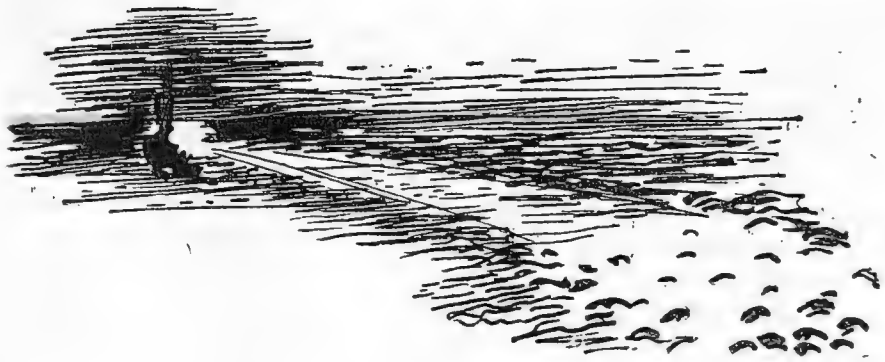
На «Челюскине» новое несчастье: отказался работать эхолот. И это в самый напряженный для экспедиции момент, когда судно было вынуждено продвигаться в неизученном мелководье. Поэтому двойная нагрузка легла на широкие плечи старшего матроса Гриши Дурасова. Целые дни торчит он бессменно на палубе, потопывая застывшими ногами, и то-и-дело измеряет глубину ручным лотом.

В два часа дня в тумане чуть двигалось судно на ост, ежеминутно ожидая очередной мели. Издергавшийся за последние дни капитан не выдержал. Быстро взбежав на верхний мостик, он обратился к штурману М. Г. Маркову:

— А что, если дать полный, Гаврилыч? Нет моих сил так тихо плестись.

— Да я тоже, Владимир Иванович, так думаю. Попробуем?— вопрошающий взгляд и резкий рывок ручки телеграфа.

Вздрогнул «Челюскин» и, с силой рассекая мутные волны, бросился в тьму.



К БЕРЕГАМ ЧУКОТСКОГО ПОЛУОСТРОВА

После многодневного отсутствия снова появились льды — грязные, бурые, изгложенные пресными водами впадающих в море рек. По мнению специалистов, эти льды принесло с устьев реки Колымы. Налетели на толстую льдину, с силой разбили ее надвое и на осколок волной выбросило штук сорок крошечных саек. Рыбки корчились, извивались, стараясь сползти в воду, жадно, ненасытно раскрывали рты и... замерзали.

— Какая тьма, — ворчит капитан. — Если бы у меня на носу была бородавка, то и ее бы не увидать...

Серая мгла окончательно скрыла горизонт. «Челюскин» идет вслепую. Капитан, вахтенные штурманы и штурвальные матросы перенесли свои дозорные посты на верхний мостик, откуда безнадежно силятся пронзить туманную муть.

Эрнест Кренкель сегодня доставил целый ряд неприятных новостей. Транспорт «Урицкий», дрейфующий у берегов Чукотского полуострова, во льдах потерял гребной винт. Ледокол «Седов» не может пробраться к проливу Шокальского к Северной Земле. Без одного винта «Красин», «Анадырь и «Партизан». Пароход «Совет», застрявший во льдах близ Чукотки, не зная, видимо, что «Челюскин» не ледокол, просит нас оказать ему помощь. И в довершение всего узнали печальную весть о трагической гибели начальника военно-воздушных сил РККА П. И. Баранова, начальника Гражданского воздушного флота Гольцмана, разбившихся при аварии самолета.

Настроение на «Челюскине», не в обычай, в тот день было пониженное. Да, по правде сказать, и причины были весьма уважительные. Даже впереди нас было не совсем благополучно. Ледорез «Литке» едва пробирается со скоростью две мили в час в тяжелых льдах у мыса Северного.

Но все же в полночь «Челюскин» прошел траверз Медвежьих островов, расположенных близ устья реки Колымы, подходя к длинной, изрезанной бухтами ленте берегов Чукотского полуострова.

Внизу у кают-компании экипажа корреспондент «Комсомольской правды» Л. Муханов, вывесив свою очередную корреспонденцию, продемонстрировал рекорд арктической лирики.

«Шпили радиомачт цеплялись за зловещие облака», — в пылу творчества писал он, забыв, что на «Челюскине» радиомачт совсем не имеется.

Не отставал от него и спецкор «Правды» И. Сельвинский.

«Входит Шмидт, — писал он, — великий стилист непроницаемости, блистательный, полувоздушный, как цитата из Пушкина».

10 сентября в три часа дня произошла новая авария. При форсировании толстой ледяной перемычки на левом борту лопнул второй шпангоут и полетели срезанные льдом заклепки. Навигационные качества «Челюскина» снова ухудшились.

Ночью, повернув судно носом на вест, забрались в тумане в ледяной мешок, из которого стараемся выбраться. Лед разреженный и дает возможность осторожно продвигаться вперед.

— Скоро должны выйти на благодать,—глядя на небо, говорит В. И. Воронин, — видишь, синева высока стала.

Это значит, что капитан ожидает полосу чистой воды.

Проглянуло солнышко. Золотым ярким пятном лег длинный

луч на чуть рябоватую воду. На верхней палубе с секстаном в руках — капитан.

— Готовсь! — раздается его поющий протяжный дискант. Это команда вахтенному штурману Б. Виноградову приготовиться записывать его наблюдения.

Долгая пауза и короткое, обрывистое:

— Стоп!.. Ну, эта высота, как на тропиках, — радуется он, довольный хорошо удавшимся наблюдением.

К четырем часам дня «Челюскин» вышел за кромку льда. Изредка попадались лишь отдельные льдинки, но и они вскоре скрылись. Снова повернули на ост. Где-то далеко, на траверзе — берега Чукотского полуострова.

Ночь — мрачная и непроницаемая, как-то внезапно окутала море. За все полярные экспедиции мне никогда не приходилось итти в такой кромешной тьме. Молодой, только что народившийся месяц пугливо скрылся за тяжелыми тучами. И впервые за весь поход мы наблюдали слабенькие вспышки северного сияния. Гуси огромными стаями собирались в отлет на юг. Полыньи затягивались молодым ледком.

В Арктике конец короткого полярного лета.

12 сентября, в ясную солнечную погоду вдали обнаружили залитые ярчайшим потоком света блестящие сопки мыса Шелагского, а в дымке тумана — припухлости острова Айона. Тут рядом, где-то должна быть Чаунская губа, где зимовала грузовая флотилия Евгенова.

Целый день капитан провел в наблюдательной бочке, тревожась за судьбу парохода. Льды, правда, не сплошные, но весьма массивные, и входить в поля приходится осторожно.

Однажды, спустившись из бочки в хорошем настроении, ибо впереди увидел чистую воду, В. И. Воронин, взяв меня под руку, таинственно отвел в сторону и рассказал интересную историю:

— В те времена, когда я работал мальчишкой на паруснике, в портах капитаны судов часто устраивали соревнования в быстроте влезания на высокую мачту. Я малый был ловкий, проворный и часто выигрывал в качестве приза связку сдобных баранок. Но в состязаниях «на номера» никак не мог победить одного раскосого малого — карела. Ты знаешь, что выделывал пройдоха? Залезет, бывало, на самую верхушку мачты — на клотик, ляжет на

живот, балансирует ногами и руками и орет во всю глотку: «ку-ка-реку». В дикий восторг приводил он своим номером капитанов. Бывало, задаривали они его сластями. Да, вот какие бывали шутки...

Ночь была темная, без звезд, непроглядная, как угольный трюм. Лед попрежнему — разреженный, но толстый. Идем буквально шагом, ибо даже луны нет. Удивляюсь, как только штурманы ведут судно? Вдруг сильный толчок. Точно от боли, вздрогнул «Челюскин». Со злобой зашипела вода, осколки льдин заскребли по окраске бортов, и опять мертвая тишина. Только внизу мерно работает машина на самом малом ходу.

Вдали бледно-розовая полоска где-то встающего солнца. Белыми пятнами, смелыми мазками художника вкраплены льдины в черный мрак — в полярную ночь. А тишина какая! Стоя на палубе, ясно слышишь, как мурлычет какую-то песенку вахтенный штурман М. Г. Марков, а на корме посапывают дремлющие коровы. Сегодня на судне зажжены все сигнальные огни: недалеко от нашего курса идут суда колымской экспедиции. В шумной и людной кают-компании с ожесточением разыгрывается, кто знает какой по счету, преферанс. Тут же рядом доктор Никитин, как всегда, обыгрывает партнеров в поккер.

Федя Решетников, в окружении челюскинок, на вдребезги разбитом пианино подбирает какой-то грустный романс. Развалясь на диване, будущий начальник о. Врангеля П. Буйко, по традиции, ведет бесконечный, так и не закончившийся до конца похода спор на тему: какой город лучше — Москва или Ленинград?

Большинство научных работников сидит по своим каютам, углубившись в вычисления полученных за сегодняшний день результатов исследований. На судне нет человека, который не имел бы дневника. Дневники вели штурманы, матросы и даже полуграмотные строители.

Сколько лирики было в этих чудных писаниях! Люди, впервые попавшие в Арктику, с упоением описывали ее красоты, очень трезво и строго давая оценку «Челюскину», как полярному судну.

Как-то вечером ко мне в каюту вошел старший помощник капитана С. В. Гудин. Извинившись за беспокойство, он смущенно сунул мне листок белой бумаги и, потупив глаза, застенчиво заявил:

— Стоял ночью на вахте, делать нечего — ну и попробовал написать свои впечатления, очерк. Посмотрите, может, ничего получилось?

Утром, несмотря на то, что всю ночь продвигались вперед, были все еще недалеко от мыса Шелагского. На горизонте уже виден мыс Кузьмина. На небе пухлые облака и светлая голубая полоска, залитая потоками солнечных лучей. Размытые волнами и прибоем вместе с течением, медленно дрейфуют причудливо изломанные нагромождения льдин. Льды — многогодовалые, торосистые, с изумрудно-зеленой подставой и голубыми нежными прожилками. Полузанесенные, серебряные от свеже выпавшего снега горы и скалы побережья залиты потоками ярчайшего света. Все блестит и сверкает.

К двенадцати часам дня на далеком горизонте показался чуть видный мыс Шалаурова Изба, за ним — мыс Аачим и губа Нольде.

У входа в губу, пришвартовавшись к транспорту «Север», стояли два судна: успевший сменить лопасти винта «Урицкий» и «Хабаровск», забиравшие уголь с «Севера».

К вечеру миновали острые пики скал мыса Кекурного и вдали, в дымке тумана увидели далеко выдвинувшийся в море мыс Биллингса.

— Кекуры, — сообщил В. И. Воронин, — по-нашему, по-по морски, обнаженные голые скалы на вершинах гор...

Впереди на большом пространстве раскинулись ледяные поля. Остановили машину, спустили на воду самолет, и М. С. Бабушкин с капитаном вылетели на разведку.

— Сверху было видно, — заявил возвратившийся пилот, — что льды не такие уж плотные, как кажется это с судна. Лед — более или менее разреженный. Продвигаться вперед еще можно...

Поздно вечером для того, чтобы дать возможность капитану хоть что-нибудь видеть впереди носа судна, зажгли мачтовый прожектор. Но эффект получился совсем небольшой. Свет был неясным, рассеянным.

— Этим бы прожектором трюм освещать на авралах! — крикнул сверху В. И. Воронин. — Тушите немедленно и попробуйте зажечь носовой.

Запустили прожектор, стоявший на баке. Струя ярчайшего света прорезала тьму. В Арктике засверкало электри-

чество. Спереди, в блестящем потоке, мечутся, танцуя чудный замысловатый танец, гонимые ветром снежинки. Медленно пробирался «Челюскин», тщательно и осторожно обходя каждое препятствие. И все же глубокой ночью мы залезли в торосистые ледяные поля.

Утро встретило нас сильным туманом, совершенно закрывшим берега. По счислению капитана, «Челюскин» должен находиться в самом узком месте Чукотского моря, между материком и о. Врангеля, то есть в самом для нас тяжелом районе. Идет густой липкий снег. Температура воздуха — ноль градусов.

Днем выглянувшее на момент из-за облаков солнце дало нам возможность наблюдать весьма редкое явление, так называемое гало. Вокруг солнца разноцветными огнями засиял круг радуги. Рядом с обеих сторон от настоящего солнца по горизонтали появились два ложных. Три солнца блистали на небе. По заявлению специалистов, явление гало наблюдается только в высокогорных районах и в Арктике.

Яркой солнечной погодой встретило нас утро 15 сентября. Кругом судна лед попрежнему торосистый, с небольшими разводьями, по которым кое-как пробираемся. На льдинах — масса песцовых следов, вьющихся тонкой цепочкой от одного поля к другому. Впереди — холмистый, засыпанный снегом мыс Якан. Из-за ослепительного солнца на лед невозможно смотреть — глаза режет. Весь экипаж от капитана до вахтенного матроса в темно-синих, как слепцы, очках. Привязав себя к верхушке мачты, стоя на саллинге, пользуясь хорошим деньком, долго снимает кинооператор М. Трояновский.

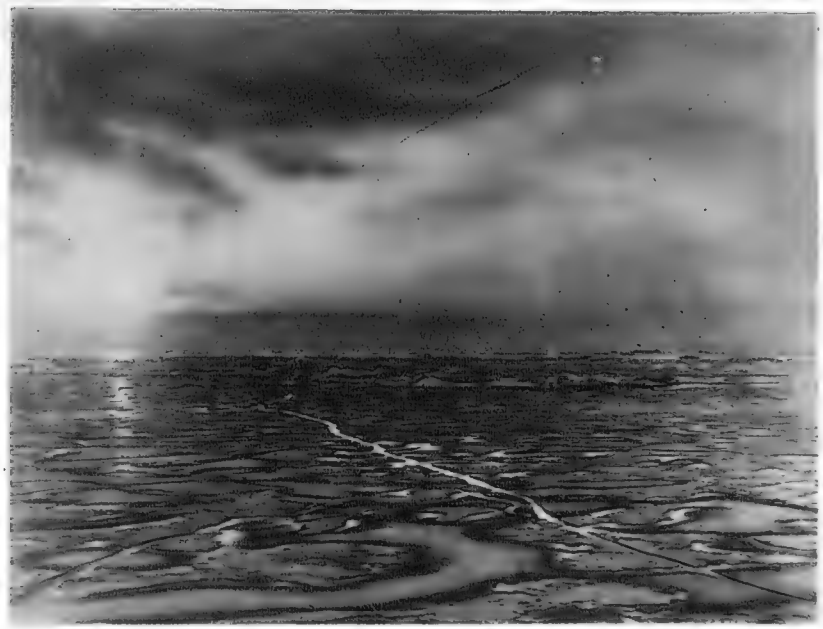
Барометр упорно ползет вверх, беспокоя В. И. Воронина, который ожидает сильных нордовых ветров. Ветры в свою очередь пригонят с севера ледяные поля к побережью. А мы-то здесь и идем, воспользовавшись большим количеством полыней.

У мыса Якан ледяные поля стали значительно толще. Вместе с тем уменьшилось количество полыней.

— Не беспокойтесь, — успокаивал челюскинцев штурман М. Г. Марков, — это всегда так бывает при прохождении мысов.

Как только «Челюскин» начал форсировать ледяные поля, гидробиолог П. П. Ширшов и я решили спуститься вниз в разбитый форпик.

Обстановка невеселая. Из пробоин струилась вода. Форпик, стальной таран «Челюскина», наскоро укреплен тяжелыми балками,



Тонкий нилосовый лед

бревнами, чтобы хоть как-нибудь, но противостоять напору ледяных полей.

Стоим, не двигаясь, напряженно прислушиваясь к дикому скрежету трущихся о борт судна ледяных громад, гулко раздающемуся в пустотах форпика.

— Видимо, налетели на лед! — жестикулируя, исступленно кричит в ухо П. П. Ширшов.

Вход в форпик — через круглый узкий отсек, в который едва просовываешь свое тело. В голове злая мысль: а что если сейчас льды срежут заклепки, разорвут железные борта, и бешеный поток воды устремится в форпик?

Спастись, тем более вдвоем, в этот момент нет никаких шансов. Отсек чрезвычайно узкий, и быстро в него не пролезешь. К тому же, вероятно, поток воды собьет с ног, или же лопнувшие, не выдержавшие стремительного напора балки снесут череп.

Снова бешеный удар о льды. Пол затрясся, точно в лихорадке,

а деревянные бревна трещат, напрягаются, готовые в любой момент разлететься в куски.

Эта картина лишний раз иллюстрирует ту тяжелую обстановку, в которой приходилось работать нашим героям — строительным рабочим, ремонтировавшим и спасшим судно от тяжелой катастрофы, дав ему возможность самостоятельно двигаться и даже форсировать льды раненым носом.

В два часа дня Э. Кренкель радостно возвестил, что Красинский и летчик Ф. Куканов двадцать пять минут тому назад вылетели на самолете «Н-4» с мыса Северного по направлению к нам.

И вскоре над ледяной пустыней в бледно-голубом небе, быстро увеличиваясь в размерах, появилась крошечная точка самолета.

Через несколько минут, широко расставив поплавки, над «Челюскиным» нависла трехмоторная птица. Из кабины самолета нам приветливо замахали платками.

Самолет легко снизился.

— Здравствуйте, — протягивая обе руки, встречает Красинский, — вот замечательная встреча!

— Встреча действительно замечательная, — улыбается Отто Юльевич Шмидт, — и подумайте, ведь на краю земли...

Из пилотской рубки показывается красное, обветренное, суженное шерстяным подшлемником лицо летчика Ф. Куканова.

— Как жизнь течет? — интересуется он, хотя и великолепно информирован о всех наших неудачах.

— Бурно, — кричит с лодки Борис Могилевич, — так бурно, что на-днях едва из шторма выбрались!

После теплых взаимных приветствий и дружеских рукопожатий в каюте О. Ю. Шмидта началось оперативное совещание, решившее в целях ознакомления с состоянием колонии немедленно вылететь на о. Врангеля, взяв на борт начальника экспедиции, его заместителя по административной части И. А. Копусова, П. Буйко, а также запасы лимонов, чеснока, шоколада и луку.

Пока пассажиры усаживались в самолет, летчик М. С. Бабушкин успел спустить на воду свою синюю птицу, рассчитывая вместе с капитаном произвести воздушную разведку вдоль побережья Чукотки.

Вскоре самолет М. С. Бабушкина скрылся за облаками, а тяжелый «Н-4», обливаясь фонтаном холодных брызг и пеной, никак не смог развить достаточную для подъема скорость.

После неудачных попыток стартовать Куканову пришлось вызывать нашу моторную лодку и, как выражались челюскинцы «сбросить баласт» — два бидона с бензином, ящик с лимоном и И. А. Копусова, над которым в связи с этим долго и дружно язвили.

И действительно, сбросив баласт, самолет легко поднялся и скрылся в тумане, взяв курс к о. Врангеля.

Через два часа пять минут вернулись В. И. Воронин и М. С. Бабушкин, рассказавшие, что они побывали в сорока милях от о. Врангеля, где видели сплошные льды. Что касается состояния льдов у Чукотки, то оно точно такое же, как и здесь, где остановился «Челюскин».

Погрузив самолет на борт, мы тронулись на восток. Ход не прекращали до полуночи, медленно продвигаясь вперед.

Утром вдали показался мыс Северный — огромная, черная, полузанесенная снегом, скала. «Челюскин» пробирался вблизи берегов около широкого ледяного припая. От рефракции и тумана вместо мыса видна лишь одна темная точка, а льды, приподнятые в воздух, белыми полосами расчертили прибрежные скалы. Низменный перешеек от берега к мысу—от рефракции неожиданно стал высоким.

Все утро шли широким каналом между двух стен плотного льда.

— Вот где настоящий Северный морской путь, — смеются челюскинцы: — дорога чуть не асфальтирована.

На траверзе низменного берега с точками яранг чукчей, у самого носа судна появился серый заблудший песец, забравшийся сюда, видимо, в поисках пищи.

Страстные охотники — И. Копусов, С. Семенов и другие—пачками садили по несчастному зверенышу, и, как предсказывал художник Ф. Решетников, — все мимо. Песец, ошалев, к радости «метких охотников», бросился к самому борту «Челюскина», и если бы не доброе сердце В. И. Воронина, отпугнувшего его резким гудком, песец, пожалуй, мог быть убитым на таком близком от охотников расстоянии.

Сегодня перешли меридиан западного полушария, и по этому торжественному случаю, в девятый раз за экспедицию перевели судовые часы на один час назад. Если б «Челюскин» возвращался не в СССР, а, например, в Америку, то нам пришлось бы два раза прожить 16 сентября. Но так как мы твердо решили итти обратно на родину, то порядок дней оставили прежним.

Днем самолет «Н-4» вернулся с о. Врангеля и, сделав пару широких кругов над судном, снизился на мысе Северном.

В сумерки «Челюскин» подходил к берегу. На отлогой отмели, у подножья крутой горы — две радиомачты, фактория и яранги чукчей. Вдали много новых построек, которых мы не видали в прошлом году во время экспедиции на «Сибирякове».

Длинными протяжными гудками капитан сообщил О. Ю. Шмидту о необходимости срочно вернуться на судно. «Челюскин» стоял в ненадежном месте, вблизи берега, отделенный от него лишь торосистым полем.

С берега отделилась моторка, долго искавшая во льдах прохода к «Челюскину». Добравшись до большой торосистой льдины, у противоположного края которой остановился «Челюскин», люди вышли из шлюпки и, шагая по льдам, добрались до судна.

— Здравствуйте, Отто Юльевич, — хором гаркнули с бака.

— Здравствуйте, друзья, — спокойным голосом ответил начальник. — Как у вас, все благополучно?

— Все, все, Отто Юльевич. Подождите минутку. Сейчас спустим шторм-трап.

Передав колонистам ящик лимонов, мешок чеснока, В. И. Воронин дал сигнал к отправке. Медленно, задом «Челюскин» с трудом вытянул свой толстый корпус из льдов и, повернув на восток, распрощался гудками с колонией.

После ужина в красном уголке весь состав экспедиции с напряжением слушал рассказ начальника о перелете.

— Разреженный лед, — докладывал О. Ю. Шмидт, — распространившийся на весьма небольшом расстоянии от «Челюскина», вскоре перешел в сплошные десятибалльные поля. Здесь не протолкнуться даже крупному ледоколу. У о. Врангеля мы видели льды более разреженные. К западу — вода и темно-синее небо. К югу нам нет пути, а к востоку как будто бы благоприятная обстановка. Я полагаю, «Челюскин» вначале пойдет вдоль Чукотского полуострова, потом быстро свернет на север, к о. Геральда и дальше к о. Врангеля для заброски новых колонистов.

На острове начальника, т. Минеева, мы не застали. С большинством эскимосов он ушел на северный берег земли для того, чтобы в случае неприхода «Челюскина» перевести туда все население, так как на северном побережьи много плавника, а в топливе

колонисты ощущают большой недостаток. Продовольственными запасами они обеспечены. Впечатление от колонии у всех осталось хорошее. Помещения в полном порядке. Правда, чистоты в комнатах мы не заметили. Но научная работа ведется регулярно.

Колония, товарищи, страстно ждет наше судно. Утром все ребятишки и взрослые выбегают из домов и смотрят на горизонт. «Палаход», — качая головками, со вздохом произносят едва умеющие говорить по-русски эскимосики. На о. Врангеля люди не бедствуют, но прийти нам необходимо, ибо моральное состояние колонистов, бессменно проживших пять лет, весьма напряженное...

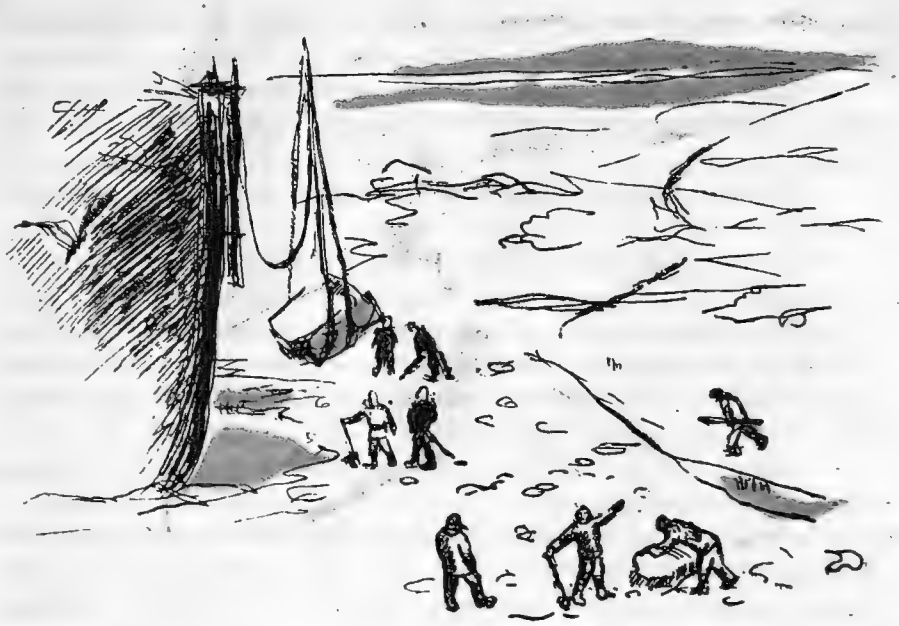
С утра «Челюскин» попал в очень тяжелые льды.

В такой обстановке «Челюскин» находился два дня. Два дня он пытался прорваться из крепко затянувшейся ледяной петли — и безрезультатно.

В Арктике в том году была ранняя зима. Синие полыньи затянуло крепким, упругим нилосом. Северные ветры пригнали к Чукотскому побережью большие торосистые поля, сделавшие продвижение судна почти невозможным. Холод, метели, густые туманы преследуют судно на последнем этапе нашего пути.

Машины работают на полном ходу, а фактически едва продвигаемся вперед. Хорошо еще, что попутный дрейф немножко подносит, достигнув скорости три мили в час.

Простояв всю ночь в тяжелых ледяных полях, наутро возобновили ход.



БОЙ ПОД КОЛЮЧИНЫМ

В первые дни сентябрьских заморозков правительственная экспедиция на «Челюскине» проходила гористые берега Чукотского полуострова.

Позади был громадный путь от Мурманска, через Карское море, море Лаптевых, Восточно-Сибирское море — к последнему этапу перед выходом в чистую воду, к Чукотскому морю.

В Арктике начиналась зима.

Надо было спешить, а спешить нельзя было. Неуклюжий, широкий «Челюскин» с большим трудом разворачивал свой корпус в разводьях, застревал на узких местах. В дымные топки тогда без счета, без меры летел драгоценный для нас уголь, а

три большущих котла надрывались от пара. И так продолжалось порою часами...

Старый полярный капитан, исколесивший всю западную часть Советской Арктики, здесь, на подступах к Берингову проливу, буквально терялся.

— Что делать? Как форсировать тяжелые льды на судне неледокольного типа?

От сильных ударов о ледяные перемычки треснул форштевень—нос «Челюскина». В мрачных, бездонных трюмах, как срезанные острой бритвой, летели заклепки, шпангоуты—крепкие ребра судна, гнулись стрингеры. И глядя задумчиво на льды с темными пятнышками полыней, на момент опустив от своих синих глаз черненький «Цейс», вздыхал В. И. Воронин:

— Вот бы сейчас сюда «Сибирякова», — да разве я стал бы церемониться с таким льдом?

С каждым днем, с каждым шагом пробраться к столь страстно желаемой чистой воде становилось все труднее. Ледяные поля, вспаханные чьей-то могучей рукой в непроходимые торосы, перемешало в крутую кашу.

— Воды — хоть бы где куре напиться, — брюзжит бледный, утомленный, давно забывший про сон капитан.

Далеко позади, в сиреневой дымке тумана— черной приплюснутой лепешкой на клочке голубого неба виднеется какой-то безымянный мыс.

На корме стоять страшно. Винт с остервенением на полном ходу бьет подвернувшиеся глыбы. Удар за ударом. Из-под кормы стремительно вылетают исполосованные, расчерченные мощными взмахами лопастей льдины и бешеной струей потока воды бросаются назад. От ударов дрожат палуба, ванты, все снасти, и, казалось, еще момент, и мы будем на положении «Сибирякова»: — без винта и вала.

В машинном отделении горячка. Плотный, коренастый механик Ф. П. Тойкин носится вьюном. От быстроты и ловкости Ф. П. Тойкина зависит сейчас, быть может, судьба экспедиции: замешкался он — и на полном ходу налетит «Челюскин» на многотонную глыбу. Тогда новые вмятины, а возможно — пробоина.

В трюме вода...

Все время чуткое ухо Тойкина подозрительно прислушивается к ритму работы гребного винта. Чуть удар подвернувшейся льдины,

опять прыжок к рычагу, чтоб, не дожидаясь приказа сверху, остановить машину. А льды настойчиво бьют, непрерывно заставляя дрожать пол в машинном отделении, гулко отзываясь в каютах.

Ночь приходилось стоять без движения: бесполезно бросать в воздух ценное топливо.

Все кругом сковало упругим и крепким, зловеще шипящим под напором форштевня нилосовым льдом. Получалось впечатление, что судно идет по гигантскому матовому зеркалу, не видать ни прогалины, ни воды.

Нилос, повидимому, образовался уже много дней назад. Его запорошило тонким налетом сверкающего и скрипящего снега, а неуемный ветер закрутил, расписал замысловатыми рисунками и узорами.

Капитан В. И. Воронин, вахтенные штурманы перевели свои дозорные посты на верхний мостик.

Тихий норд-вестовый ветер; не торопясь, дрейфует «Челюскин» на восток. Движение медленное, грозящее задержать нас до наступления стужи, когда выход на чистую воду станет несбыточной мечтой.

Темной безлунной ночью на виду у мыса Ванкарема, безвольно дрейфуя, «Челюскин» залез в ледяной мешок, в огромные нагромождения полярного пака. Пришлось бросить ход и встать для производства взрывных работ.

Из-за тяжелых, налитых свинцом облаков робко выглянул краешек полной луны. На вздыбленном поле темными пятнами выделяются крошечные фигурки людей, пробивающих топорами затянутую нилосом полынью, чтобы опустить в воду банку всесокрушающего аммонала. По белоснежному полю, через торосы, запорошенные снегом пятна разводьев — змеится электропровод. На контакте — подрывник В. Ю. Кольнер.

— Ну, знаешь, голубчик, долго же ты возишься. Пока будешь готовиться, лед растает, — балагурит В. И. Воронин, еще не потерявший природной веселости.

— Раз, два, три! — крикнули снизу, и Кольнер резким движением руки соединил провода.

Грянул залп. Оглушительный грохот тысячным эхо пронесся в прибрежных горах. Фонтан ледяных осколков и брызг ринулся в воздух. Зашевелились, заскрежетали льды, а вода в дикой панике бросилась на поле.

На месте взрыва столь желанных извилистых трещин не было и в помине.

Малый эффект дал и второй взрыв. Только под килем «Челюскина» с силой пронеслась громадная волна, заставив судно вздрогнуть всем корпусом.

Поздние сроки торопили энергично продвигаться вперед. Но куда? Впереди и кругом нас была бесконечная ледяная пустыня...

Сделали воздушную разведку. Больше часа пропадали М. С. Бабушкин и В. И. Воронин, выискивая путь на восток для «Челюскина».

— Впереди нас, — грустно говорил, оттирая замерзшую щеку, В. И. Воронин, — сплошные тяжелые поля, каких мы в этом году и не видали, протяжением миль на двадцать, а дальше чистая вода, до самого горизонта. Вот уж, правда: близок локоть, да не укусишь...

В каюте начальника экспедиции оперативное совещание: что делать — итти или ждать разрежения льдов?

Стали перед мрачной проблемой: итти, рисковать уже раненым судном или выжидать, теряя последние шансы на выход, обрекая экспедицию на тяжелую зимовку.

Правда, в Арктике погода меняется с большой быстротой. Сегодня — сплошные поля, а завтра задуют ветры, и льды разрядятся широкими полыньями чистой воды, и тогда, осторожно лавируя, можно продвигаться вперед. Но ждать нам нельзя, некогда...

— Итти, итти во что бы то ни стало, — выпрямившись, твердо заявил О. Ю. Шмидт. — Мы обязаны сделать все, чтобы выполнить задание партии и правительства.

Всю ночь и полдня все же простояли на месте из-за сжатия ледяных полей, окончательно уничтоживших полыньи. Правда, на вахте штурмана М. Г. Маркова капитан сделал попытку продвинуться, но тяжелые льды, накрепко скованные нилосом, едва пропустили судно на три метра вперед.

И это за час беспрерывной упорной работы!..

К счастью, последние дни дули попутные норд-вестовые ветры, дрейфовавшие судно со скоростью половина и три четверти мили в час в нужном нам направлении. Благодаря этому за сутки прошли восемнадцать миль — расстояние, при нашем тяжелом положении, весьма солидное.

21 сентября из плотной завесы тумана выглянул мрачный о. Колючин. «Челюскина» подносило течением к историческому месту аварии ледокола «Сибиряков», а также зимовки шведа Эрика Норденшельда — первого человека, прошедшего путь из Атлантического в Тихий океан.

В этом году навигационная обстановка аналогична прошлогодней: льды также сплошные, торосистые, десятибалльные, то есть предельные по своей плотности.

Дикий ветер так же поет длинные заунывные песни в снастях, громко гудит в разинутых пастях вентиляторов, принося туманы, метели.

Но ведь «Сибиряков», несмотря на отчаянные трудности, все же прошел без зимовки. А мы, не имея таких серьезных аварий, как поломка гребного винта, неужели не выберемся в этом году в чистую воду?

Через два долгих, казавшихся вечностью, дня, когда остров Колючин уже чернел за кормой «Челюскина», ночью судно попало в полосу неподвижно стоящего льда. Дрейф мгновенно прекратился. Мы оказались в ловко расставленной природой ледяной петле.

Замерла жизнь на «Челюскине». Не слышно обычного четкого ритма работающих машин. По палубе без дела бродили вахтенные матросы, не зная, чем себя занять на четыре часа, от нечего делать сметая нанесенный снег.

Раскинувшись на кожаном диване верхней штурманской рубки, попыхивали папиросами штурмана, ведя бесконечные разговоры об удачах, сопутствовавших им на зверобойном промысле в Белом море, на ловле трески под Мурманском.

Из полуоткрытого люка угольной ямы в свежий морозный воздух ползли клубы белого пара, перемешанного с едким запахом гари. Там, внизу, кочегары штывают разогревшийся уголь, предотвращая пожар.

— Какое давление? — выползает наверх весь черный от пыли кочегар Борис Кукушкин. На обычном языке это значит — сколько сейчас времени.

— Вам осталось еще час до конца вахты, — взглянув в окно кают-компании, отвечает палубный матрос Григорий Дурасов, страшная фигура с кроткими голубыми глазами.

— Ну, да ладно, пойдем поработаем, все равно стоим, нечего делать...

Только регулярно, через каждые четыре часа на верхнем мостике появляется черноглазая, в красном цветистом платке метеоролог Ольга Николаевна Комова, чтобы определить направление и силу ветра.

Через минуту ее, раскрасневшуюся от мороза, в штурманской рубке замучают тысячью вопросов, на которые будет один стандартный ответ:

— Все тот же, друзья, норд-вест...

Только одна миля отделяла нас от сильного течения, которое могло выкинуть судно к мысу Сердце-Камень, откуда, как уверял капитан, даже в ноябре можно выйти в Берингов пролив.

— А ведь всего только семьдесят миль до него, — мрачно констатировал он, тяжело и болезненно переживая свою полную беспомощность.

Пробовали взрывать лед, чтобы сделать проход к ледоходу. Проваливаясь в студеную воду, прыгая по торосам, люди, окончательно измотавшись, тащили тяжелые банки аммонала, чтобы убедиться, какой незначительный эффект дают даже мощные взрывы. На месте взрыва появлялись небольшие ямы раскрошенного льда, которые «Челюскину» никак не могли помочь.

Аммонал пришлось бросить. Стали буквально ждать «у моря погоды», ибо только погода, сильные зюйдовые ветры, могущие выкинуть ледяное поле, а вместе с ним и застрявшего «Челюскина» к северу, к полосе дрейфующего льда, могли оказать нам реальную помощь.

Седьмые сутки стоял «Челюскин» без движения, седьмые сутки держали машины наготове, время от времени проворачивали гребной винт, не позволяя ему вмерзнуть в лед, ибо О. Ю. Шмидт и В. И. Воронин были глубоко убеждены, что наша стоянка — еще не зимовка. Весь вопрос в том, как долго продержат нас льды, успеем ли выскочить в Берингов пролив до наступления арктических холодов.

Старый полярник радист Э. Т. Кренкель приносит неутешительные вести. Оказывается, такая тяжелая ледяная обстановка не только по всему Чукотскому побережью, но даже море Лаптевых покрыто десятибалльным льдом.

— Если нас в ближайшие дни не освободит, — должен был, наконец, признаться капитан, — то морозы скуют отдельные льды в сплошную, непроходимую для судна массу, и тогда уж никаким ветром их не разогнать. Тогда, — вздохнул он тяжело, — вынужденная зимовка... Но не верю, — как-то сразу оживившись, продолжал капитан, — не верю, что нам здесь суждено зимовать, хотя, по правде сказать, обстановка для благополучной зимовки здесь самая подходящая...

Очередное, хотя бы и ярчайшее, солнечное утро не доставляло нам радости.

Синоптик С. М. Простяков хмуро поник над метеосводками, наотрез отказавшись дать прогноз на сильный зюйдовый антициклон.

— Жаль, жаль, что сейчас не средние века, — улыбается О. Ю. Шмидт, — повесить такого предсказателя на реях нужно!..

Вынужденное безделье, полная беспомощность перед силами Арктики, невозможность приложить свою энергию для спасения экспедиции, естественно, заставили многие головы потеть над проектами активного действия.

Один из таких проектов был предложен О. Ю. Шмидту энергичным радистом В. В. Иванюком.

По его замыслу, чтобы форсировать выход «Челюскина» из неподвижных льдов, необходимо прорыть канал, направлением от судна к полосе ледохода, длиной в один километр. На это, по мнению Иванюка, при работе ста человек потребуется восемь с третью суток.

Как ни заманчиво было это предложение, но О. Ю. Шмидт с математической точностью доказал его нереальность. Иванюк допустил ряд ошибок, считая, что до движущегося льда — один километр, а не два, как в действительности, и определив толщину льда в полметра, а не в семь метров, как это было на самом деле. Ждать прорытия канала нельзя, ибо первое же сжатие ледяных полей его уничтожит и аннулирует все труды, а продвигаться вперед по мере работы — тоже невыполнимо, ибо в этом случае пришлось бы держать котлы наготове, тратя колоссальное количество угля.

Проект провалился. И вот тогда-то в голове В. И. Воронина и зародилась блестящая мысль. Вечером было назначено экстренное общее собрание всего коллектива экспедиции.

О. Ю. Шмидт говорил коротко, по-деловому:

— Я собрал вас сегодня, чтобы ознакомить с планом работ, которые начнутся завтра. Как вам известно, ледоход на кромке попрежнему продолжается, не вовлекая в движение нас. Судно должно быть в полной боевой готовности, ибо всегда возможно, что нас неожиданно также подхватит дрейф. Но сейчас «Челюскин» стоит параллельно кромке льда и, как вы хорошо знаете, он с трудом разворачивается во льдах. Отсюда вывод: надо, не медля ни минуты, повернуть судно в такое положение, при котором оно могло бы в любой момент итти. Аммонал приходится беречь — лед туго поддается взрывам. Поэтому я предлагаю использовать имеющуюся у нас рабочую силу для обколки льда вокруг судна, чтобы дать ему возможность развернуть свой нос в нужном направлении и начать действовать активно. Понимаете, что вам надо сделать? — острый, испытывающий, упорный взгляд серых глаз.

— Понимаем,— гаркнула сотня человек, — конечно, понимаем...

— Ряд товарищей, — продолжал О. Ю. Шмидт,—предложил мне фантастические проекты — рубить лед к кромке, не понимая, что такая титаническая работа невыполнима. Здесь же при настойчивой и дружной работе, я уверен, мы добьемся неплохих результатов. Работать будем побригадно, пока что по восьми часов в сутки. Итак, товарищи, завтра начинаем аврал...

Гул одобрения пронесся по кают-компании: всем мучительно надоело вынужденное безделье.

Слово получил капитан. Он — в синем, плотно облегающем мощную поморскую грудь норвежском свитере, в руках нервно мнет кепку.

— Есть старая пословица, друзья: «Глаза пугаются, а руки все сделают». И это — правильно. Мы не собираемся ломать всю ледяную пустыню, но обязаны сделать все, чтобы дать судну возможность развернуться и попытаться итти к кромке. Пусть помнит каждый — шаг к кромке — шаг к победе. В прошлом году на «Сибирякове» положение было куда более серьезное. Помните? Поэтому я полагаю, что все, как один, с утра выйдем на работу, и мы победим — вылезем из ледяной петли, которую нам расставила стихия. Это — есть наш последний и решительный бой...

— «Добьемся мы освобожденья своею собственной рукой»... — подхватило сто голосов, и победный гимн пролетарской революции, вырвавшись в ледяные просторы, зазвучал как клич, как вызов стихии.

„Челюскин“ во льдах Чукотского моря

И бой начался. Вооруженный лопатами, кирками, баграми, на лед вышел весь наличный состав экспедиции. Разбившись на две бригады, начали обколку льда с левого борта у носа и с правого борта — у кормы судна.

Это была титаническая работа, не имевшая прецедента в истории полярных путешествий. Маленькие фигурки людей с примитивными орудиями в руках посягнули на ледяную пустыню. Это была великая дерзость, рискнуть на которую могли только люди, твердо верившие в свою силу и свой коллектив.

Каждый сантиметр поистине стального льда ломали с огромным трудом, потом и кровью: крепко и основательно вмерз «Челюскин» в ледяную броню.

В первую очередь сравняли с поверхностью поля гигантские, вздыбленные друг на друга торосы, окружавшие судно, а затем приступили к обколке льда.

Выколют двухметровую, изумрудно-зеленую глыбу, при помощи специальных приспособлений оттащат в сторону, а снизу с шумом, с шипением уже поднимаются новые. И так без конца. Думалось, что уже никогда нам не добраться до чистой воды.

У небольших полыней — горы ледяных, выгребаемых сетками, осколков. Упряжки «лошадей», как мы звали перевозчиков льда, развозят этот бесконечный груз в стороны.

С каждым днем приобретались навыки, совершенствовалась работа. Жизнь заставила на практике изучить и найти наиболее правильный и рациональный способ добычи льда и быстрой выемки его из воды. Тонкого матового льда, образовывавшегося после перерыва работ, переставали бояться. По нему так же уверенно ходили и волокли тяжести, как по твердому и надежному грунту.

Проваливались, и не раз, в студеную воду. Не беда! Быстро переодевались и снова бросались в аврал.

Здоровая краснощекая «лошадь», матрос первого класса, бывший сибиряковец Саша Лесков, уже обучает неопытных, как страгивать с места тяжелые, доверху нагруженные самодельные сани.

— Ты, дружок, не рви сани сразу, не мучайся. Это ни к чему. Видал, небось, как лошади страгивают? А как? Не прямо, а в сторону. Вот и учись у животного.

Покоритель воздушных пространств летчик М. С. Бабушкин, в напоминание о специальности которого остались лишь желтый

шлем да авиобурки, демонстрирует воздушные петли, устроившись на кончике только что всплывшей, колеблющейся от движения льдины, вытаскивая сачком осколки.

Работали дружно. И научный работник химичка П. Г. Лобза, не разгибаясь, не отдыхая, как машина, закладывала льдинами сани.

Только в момент перекурки взоры всех неизменно обращались вверх, к толстой трубе парохода с колеблющейся на ветру струйкой черного дыма.

«Не переменился ли ветер, не перешел ли на южный?» — день и ночь не оставляла нас эта мысль.

— Э-э-эх, ребятки, опять норд-вест, — безнадежно махнув рукой, говорит П. Буйко, которому так и не было суждено стать начальником о. Врангеля.

Короткий отдых за широким отвесным торосом, закрывающим ветер, — и опять в работу.

— Начина-а-а-...ай... — гулко отдаваясь во льдах, несся приказ бригадира.

В годовщину дня выхода «Сибирякова» на чистую воду за ужином угостили вином. Попробовали устроить нечто в роде вечера воспоминаний. Не удалось — все были разбитые, усталые и сонные. Веселиться не было желанья. «Челюскин» попрежнему был крепко впаян в тяжелые льды.

А утром, чуть свет, — снова на лед до позднего вечера. И так шесть долгих мучительных дней борьбы, полных надежды и веры в будущее.

Работа уже начинала давать реальные результаты. Впереди — на носу и сзади — у кормы засинели довольно широкие полыньи чистой воды.

Лед благодаря невероятному упорству и трудолюбию удалось все-таки вытащить на поверхность. Приобретенный во время работы опыт дал возможность механизировать процесс извлечения льда из воды. При помощи заведенных под лед стальных тросов челюскинцы вытягивали десятитонные горы льда, осторожно выкладывая их на толстые поля.

— Так, так, ребята, вот это славно,—довольный, потирая руки, говорил капитан, наблюдая за работой, — теперь в ближайшие дни можно будет сделать попытку самостоятельно двинуться. Крепко сработали...

4 октября ветер наконец-то изменил свое направление на зюйд-вест. Перемена ветра немедленно отразилась и на ледовой обстановке. Спереди, сзади и с правого борта неожиданно появились огромные синие разводья с массой водоплавающей птицы, не имевшей из-за сжатия льдов долгое время добычи.

Но уже вскоре оказалось, что полыньи были лишь первыми ласточками, которые принесли нам столько надежд.

Днем начался медленный дрейф всего огромного поля, а вместе с ним и «Челюскина» на восток. Итак, вынужденная стоянка закончилась. Угроза зимовки, казалось, отодвинулась в недосягаемую даль.

— Рано сложили оружие, — мрачно ворчал штурман М. Г. Марков, — дрейф это еще не показатель победы. Наша задача — во что бы то ни стало освободиться от льдины, иначе придется носиться с ней до бесконечности. А потому — аврал продолжать...

5 октября, в празднично-яркий солнечный день, как всегда, шел аврал.

Старый, полузанесенный снегом осколок — о. Колючин — мрачной тенью чуть виднелся далеко позади. Попутный дрейф на три мили отнес «Челюскина» от места долгой стоянки. С правого борта, в легкой дымке тумана виден мыс Джинретлен, наша ближайшая цель по пути к чистой воде, к Берингову проливу. С невообразимой силой ледяные поля своевольно развернули нос судна к берегу на целых 30° градусов.

Работалось хорошо, каждый чувствовал, что назревают события, от которых зависит судьба экспедиции. Шутки и песни летели над льдами, заявляя о том, что челюскинцы на своих постах и дружно выдерживают бой с неравным противником.

Около 12 часов дня под корму заложили две банки с аммоналом, чтобы уничтожить льдину, забравшуюся под киль судна. От сильного взрыва из-под кормы всплыли горы искрящегося льда, а от винта, по широкому белому полю ринулась голубая изогнутая трещина.

И вдруг лед, окружавший «Челюскина», начал медленно отходить от бортов, и судно очутилось в большой полынье, окруженное со всех сторон чистой водой.

— Товарищи, да никак судно пошло, — раздался растерянно-радостный крик.

На льду, где происходил аврал, поднялась суматоха: все спешили взобраться на палубу медленно двигавшегося судна. А льды расходились все шире и шире. Последнюю группу работавших едва посадили на борт, подцепив их лебедкой.

— Уррра, уррра! — раздавались победные крики и снизу и сверху.

— Уррра! — восторженно размахивая шапкой, кричал капитан из высокой наблюдательной бочки, куда он уже успел забраться. — Садись, ребята, кому до Берингова пролива, — довезу...

Наша радость была безграничной. Без дела, от переполненных чувств, опрометью со спардека бежали наверх, на ботдек, выше — на капитанский мостик, вдруг летели обратно вниз на полубак и, повиснув на реллингах, с жадностью смотрели на темно-зеленую воду.

Немедленно подняли пары и начали самостоятельное продвижение вперед. Попробовали гудок — раздался сердитый шип: звука не было.

— Горло осипло от радости, — острил капитан.

Радостно было от тусклых звонков телеграфа, передающего распоряжения штурманов в машинное отделение, от бодрого, звонкого, как прежде, голоса капитана, от сознания, что мы не беспомощны, но энергично вылезаем из ледяной петли.

Точно помолодев, «Челюскин» настойчиво раздвигал глыбы своим широким носом, удачно форсировал перемычки и шел, упорно шел туда, где чистая вода, где свобода.

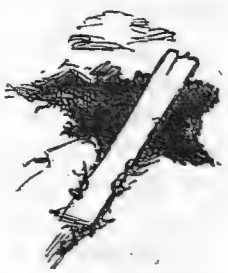
Вдали сиротливо полоскался алый флажок, воткнутый в снег бригадой географа Я. Я. Гаккеля, да на льдах, где тринадцать суток шел ожесточенный аврал, точно оспа, остались следы отпечатков сотен ног.

В бою под Колючиным — победили большевики...

БЕРИНГОВ БАРЬЕР

Развернув нос судна на норд, капитан старательно уводил «Челюскина» подальше от побережья, боясь, чтобы льды не прижали нас к припаю.

Идем ровным каналом чистой воды, окруженные со всех сторон неподвижными льдами, изредка разбивая небольшие перемычки.



Уперлись в огромную льдину, образовавшую крепкую пробку между двумя полями и загородившую проход в полынью. В полную противоположность своей прежней тактике, капитан стал форсировать льды полным ходом, не жалея форпика.

Решающим моментом было фактическое начало зимы, заставившее его пренебречь осторожностью.

Но уже к вечеру ход пришлось бросить. «Челюскин» стал плохо слушаться руля, причем особенно трудно было перевести его ход на правый борт.

Механики выяснили, что во время стоянки в неподвижных льдах у о. Колючина, при сильном сжатии ледяных полей, гигантские глыбы, с силой ударив об перо, искривили баллер.

Старший механик Н. К. Матусевич, опытный специалист, много лет плававший на мощных ледоколах в Арктике, долгое время работавший в Англии на судостроительных верфях, после тщательного осмотра заявил, что на исправление руля потребуется не менее семи суток, причем ход судна должен быть прекращен.

Однако В. И. Воронин, почувствовав возможность самостоятельного продвижения вперед и помня, что времени до наступления полярной зимы осталось мало, на это не пошел.

— Вперед, вперед, — твердил он, — как-нибудь и с непослушным рулем выберемся на чистую воду...

У мыса Джинретлен, на белоснежном сверкающем ковре ледяных полей вдали увидали два силуэта судов. Это были закованные во льды пароходы «Лейтенант Шмидт» и «Свердловск», пробиравшиеся после тяжелого рейса в устье р. Колымы, обратно — во Владивосток.

Слабые, неприспособленные для борьбы с тяжелыми льдами, они весь свой расчет строили на помощь, которую им окажет ледорез «Литке». Но «Литке», проведя в чистую воду три других парохода Колымского каравана, сам залез в тяжелые льды. Оба парохода, беспомощные, стояли во льдах.

«Челюскин» медленно продвигался вперед. Но помочь «Лейтенанту Шмидту» и «Свердловску» он не мог, так как фактически сам находился в аварийном состоянии.

— Товарищи, а ведь они нас видят, — задумчиво смотря вдаль на черные силуэты пароходов, говорил кинооператор А. М. Шафран, — они, наверное, нам завидуют.

На душе стало грустно. Все вспомнили, что «Лейтенант Шмидт» уже прозимовал один год в Чукотском море, а теперь у него перспектива — прозимовать второй раз.

«А как у них с продовольствием, топливом, здоровы ли?» — не оставляли тревожные мысли.

В эту минуту никто не поверил бы тому, что эти два беспомощных, вмерзших в лед, парохода волею капризной стихии все же вый-

дут на чистую воду, а «Челюскин», хотя сейчас и самостоятельно движется, обречен на тяжелую зимовку и даже катастрофу.

Правда, вопрос о вынужденной зимовке был даже предметом обсуждения общего собрания челюскинцев. О. Ю. Шмидт говорил о том, что сама постановка вопроса законна и естественна, что для зимовки «Челюскин» снабжен всем необходимым. Если у нас даже подмокнет годовой запас продовольствия, то мы имеем еще трехгодичный запас о. Врангеля, которого нам хватит на всю зимовку. Ясно, что наше положение лучше любого корабля, находящегося сейчас в Арктике. Состав коллектива на судне исключительно хороший, и потому перспектива зимовки никого страшить не должна. Правда, мы стоим в тяжелом льду, и никому неизвестно, когда изменятся навигационные условия. Но вместе с тем нельзя еще твердо сказать, что мы зазимовали.

— Мы не будем составлять никаких конкретных планов, но все желающие могут итти на берег с тем, чтобы на собачьих упряжках добраться до бухты Провидения и пароходом ехать домой. Понятно, что все специалисты и научные работники останутся на корабле. Те люди, работа которых не связана с непосредственной работой на судне, могут итти. Часто многие задают мне один и тот же вопрос: в случае зимовки я улечу или нет? Позвольте ответить всем сразу. Начальник экспедиции должен остаться вместе со всеми. Поэтому я никуда не уеду и не улечу...

Так же оптимистически высказался и капитан В. И. Воронин.

— Лезешь в бочку, — заявил он, — и первая мысль — где же вода? А тут, глядишь, ворон летит — это хорошо. Значит, мы не стоим в таком месте, куда и ворон не залетает....

Целые сутки выяснялись кандидаты для отправки на материк. Большинство наотрез отказалось уйти, не потеряв еще надежду на выход «Челюскина» в чистую воду.

Да и те, кто вначале решили, стали сильно колебаться. А поэт И. Сельвинский, например, по нескольку раз складывал и распаковывал свой багаж, решившись покинуть судно в последнюю секунду перед уходом собак в далекий путь. Из Колючинской губы к судну прибыли чукчи-каюры с четырьмя нартами, чтобы доставить уходящих в бухту Провидения.

3 октября во время авральных работ восемь человек покинули судно. Это были: секретарь экспедиции и корреспондент «Комсо-

Представители советской печати на „Челюскине" слева направо: Л. Муханов, И. Сельвинский, Бор. Громов и С. Семенов

мольской правды» — Л. Муханов, больной кочегар М. Данилкин, врач М. Мироненко, поэт И. Сельвинский, кинооператор М. Трояновский, электрик В. Кольнер, радист Стромилов и синоптик С. Простяков, которому было необходимо вернуться к месту основной работы.

Решение О. Ю. Шмидта разрешить всем желающим покинуть «Челюскин» весь состав экспедиции одобрил. Все поняли, что сделал он это предложение потому, что, во-первых, не хотел заставлять всех насильно испытать трудности полярной ночи, а во-вторых, потому, что необходимо было, в случае зимовки, освободить судно от больных и слабых здоровьем. Через десять дней эта партия благополучно прибыла в бухту Провидения и, погрузившись на пароход, выехала во Владивосток.

7 октября на рассвете забежавший ко мне в комнату капитан шопотом сообщил:

— Вставай скорее, мы рядом с островом Идлидлем, да и мыс Сердце-Камень уже видать. А красота-то какая...

Быстро оделся, выскочил на палубу и, по приглашению В. И. Воронина, полез вместе с ним по длинной стреле мачты в наблюдательную бочку.

Стояла яркая, солнечная, почти безоблачная погода, с небом цвета голубой эмали. С высоты мачты развернулась изумительная панорама.

Во всю свою безбрежную ширь раскинулась великая ледяная пустыня. Легкий ветерок чуть зыбит синюю поверхность полыней.

Сбоку медленно проплыл и скрылся в легкой дымке тумана плоский, как-то нелепо очутившийся в море остров Идлидль — место второй аварии краснознаменного ледокола «Сибирякова», потерявшего здесь в 1932 г. гребной вал. Сколько тогда перестрадали!

— Проклятое место, — указывая пальцами на остров Идлидль,— говорит капитан.

В. И. Воронин в прекрасном настроении, разговорчив и весел. Ведь «Челюскин» настойчиво пробирается к Берингову проливу.

Примостившись на краю бочки, поминутно хватаясь за висящий на ремне походный бинокль, ищет он путь, тот единственный путь, по которому можно достигнуть вод Тихого океана.

Свои бесконечные рассказы, воспоминания о пережитом он резко и неожиданно обрывает командой:

— Право руля... штурман Виноградов, еще поправее — там лучше...

Или, побагровев, громовым басом:

— Да смотрите же себе под нос. Я смотрю за горизонтом. Мои мысли уже впереди — там, у мыса Сердце-Камень...

— Эх, помню, — оборачивает он ко мне свое раскрасневшееся, обветренное лицо, — помню, еще молодым штурманом написал я стишок. Хочешь послушать? От души писал...

Все пасует пред норд-остом,
Перед темным, снежным остом
Птица вся укрылась в щель,
Смылся в воду со льда зверь.
Лед морской, как мусор, щепки,
Сбился в кучу, в торос крепкий,
Напираемый волной,
Лезет на берег крутой.

Пала вниз температура,
Дрожит стрелка барометра,
Упразднился горизонт,
А над морем черный зонт—
Темно-серой пеленой,
Бурно-сплоченной стеной.
Мчится по морю норд-ост,
На пути творя хаос.

Чукотские ездовые лайки в упряжке

— Вот, видишь, в какую тогда я лирику впадал. Так уж я переживал море...

Оторвав на момент бинокль от глаз, он рассказал, что однажды заметил по поднявшейся ряби воды, как ветер усиливается, и сообщил об этом М. С. Бабушкину.

— А Бабушкин, — захлебываясь от восторга, продолжал капитан, — вместо того, чтобы посмотреть на воду, вдруг задрал голову вверх и говорит: «Это правда, вон как ветер чайку сносит...»

В. И. Воронин в восторге, что у каждого специалиста — свои специфические приметы и признаки.

Метеоролога Ольгу Николаевну Комову он прозвал зав. солнцем, а ее мужа — Николая Николаевича, тоже метеоролога — зав. ветром. И по утрам, войдя в штурманскую рубку, он обязательно справится у «заведующих» — будет ли солнце, чтобы можно было определиться, и не изменится ли ветер.

— Вот многие говорят, что Северный морской путь открыт совсем, — нервно жестикулируя руками, заявил капитан, — а я второй год по нему уже плаваю и прямо скажу — ничего-то я еще не знаю.

В прошлом году на «Сибирякове» шли, прижимаясь к берегу. И это было хорошо. А теперь прошли значительно севернее — и тоже было хорошо. Вот пойду третий раз — глядишь, новый, более удобный вариант подвернется.

Для полного освоения этого тяжелого пути надо еще много, много работать...

Тридцать восемь миль уже отделяли «Челюскина» от места возможной зимовки у о. Колючина. К вечеру мы достигли мыса Сердце - Камень — огромных черных скал, резким обрывом спадающих в море. Небо хмурое, с быстро несущимися облаками, с яркими мигающими точками звезд. Тихо. Едва заметно движется судно. Льды по своему усмотрению его крутят, вертят во все стороны. Передвигаемся штопором, то носом, то кормой вперед, но все же неуклонно влекомые к востоку.

Вожатый ванкарэмских ездовых собак

Ход был самым малым, ибо еже-

минутно рисковали поломать лопасти гребного винта. В большой и длинной полынье на поверхность воды разом выглянуло восемь круглых нерп. Одновременно такого количества ластоногих нам не приходилось видеть ни в одну полярную экспедицию.

— Я полагаю, — заявил охотовед Л. О. Белопольский, — это объясняется тем, что вокруг нас чрезвычайно мало чистой воды. В поисках рыбы зверю приходится сосредоточиваться в одной полынье...

На берегу много остроконечных яранг. Даже невооруженным глазом хорошо видно высыпавшее на берег население поселка, с удивлением разглядывающее наше судно, и стан бегающих и лающих ездовых собак.

В 5 часов вечера уже садилось расплавленное, окровавленное солнце. На голубом, совершенно безоблачном небе появился круглый, медный пятак луны.

От начальника экспедиции на ледоколе «Красин» Б. В. Лаврова, проводящего караван судов, Э. Кренкель принес неутешительную телеграмму:

«Молния. «Челюскин». Шмидту.

Ледовые условия у архипелага Норденшельда не дают возможности пройти лесовозам, даже если дойдем до него. Кругом — сплошные поля, сжатые молодым льдом, редкие полыньи. Ветер перешел на вест с перспективой перехода в течение двух дней на норд-вест, что окончательно сплотит лед вдоль берегов. Разгруженные лесовозы не проходят следом «Красина» даже при небольшом сжатии. Температура минус 5 градусов. В силу большой охлажденности воды идет интенсивное намерзание. Полученные от вас ледовые условия на востоке не позволяют вести весь караван, ибо «Сталин» и «Правда» уже сломали по одной лопасти гребного винта. Прогнозы метеоролога Мультановского убийственны, но, к сожалению, оправдываются с большой точностью. Вернулся с о. Самуила и ставлю лесовозы на зимовку. Лично я тоже остаюсь зимовать. «Красина» предполагаю отправить вслед за вами на восток, ибо к западу ему не пробраться. Но если и в вашем районе лед сплоченный, без разводьев, то проход ледокола считаю сомнительным. Угля на «Красине» 1800 тонн; необходимо учесть, что поход «Красина» на восток потребует дополнительного угля, в случае задержки во льдах или в случае зимовки. Сообщите, может или нет организовать «Челюскин» нам угольную базу после прохода пролива Беринга».

И тут же следом прилетела вторая радиограмма от командования ледокола «Сибирякова».

«Если «Красин» идет на восток, то положение «Сибирякова» безнадежное, ибо мы не в состоянии даже поставить судно в безопасную зимовку. В случае ухода «Красина» единственная возможность спасти «Сибирякова» — это помощь со стороны ледокола «Ленин», ибо оставление «Сибирякова» там, где он находится — равносильно гибели. Ждем указаний.

Капитан Хлебников.
Профессор Визе».

А радист «Красина» неофициально сообщил Э. Кренкелю, что транспорты «Сталин», «Правда» уже поставлены на зимовку у о.о. Фаддея и Самуила, в море Лаптевых.

Долго раздумывал О. Ю. Шмидт над ответом. Из радиограмм видно, что суда находятся в тяжелом положении.

Но «Красину» итти на восток — совершенная бессмыслица. Здесь ледовые условия еще хуже, чем на западе, а путь — длиннее. К тому же «Челюскин», при всем желании, снабдить «Красина» углем не может, ибо у самого запасы весьма ограниченные. Вместе с тем, пробираясь на запад, «Красин» сможет оказать помощь попавшему в тяжелые условия «Сибирякову». И наш начальник распорядился «Красину» на восток не итти, а, установив контакт с «Сибиряковым», приложить все усилия для выхода в чистую воду на западе. Это, заявил О. Ю. Шмидт, является в нынешнем году единственной навигационной возможностью.

Итак, в западной части Арктики уже тяжелые условия для мореплавания. Что же делается впереди, на востоке?

О. Ю. Шмидт поднимается в радиорубку и приказывает Э. Кренкелю связаться с ледорезом «Литке».

Радист включил динамо, и маленькая узкая каюта рубки наполнилась четким гудением, размеренным дыханием мотора радиостанции.

— Добрый день, товарищ Бочек, добрый день,— отчетливым басом начал начальник,— где вы находитесь, как ваши успехи? Сообщите, что нас ждет на дальнейшем пути к Берингову проливу? Невдалеке от нас застряли во льдах «Лейтенант Шмидт» и «Свердловск». Может быть, сможете притти их выручить, а кстати и нам помочь выбраться в чистую воду...

В ответ несутся замысловатые точки, тире, которые тут же на лету быстро расшифровывает Э. Кренкель, точно читает хорошую книгу на своем родном языке. Радиотелефон на «Литке» не работает, а то начальники могли бы разговаривать полным голосом.

— Привет вашей кают-компании от нашей, — строчат точки и тире трафаретную любезность всех моряков. — «Литке» находится в тяжелых льдах у мыса Инцова, вместе с караваном судов, которые он пытается вывести в чистую воду.

— Дальнейший ваш путь будет очень тяжелым, ибо кругом до самого горизонта — сплошные, сплоченные ледяные поля, почти без разводьев. К тому же, Отто Юльевич, метеорологи предсказывают изменение ветров на встречные. Тогда можно предполагать, что будет обратный дрейф. Я с большой готовностью вышел бы вам помочь выбраться в Берингов пролив, но откровенно вам скажу — смогу это сделать лишь при изменении ледовых условий. Что же касается помощи двум застрявшим пароходам — «Лейтенанту Шмидту» и «Свердловску»,—то я имею телеграмму от замнаркомвода товарища Розенталя, в которой предлагается выполнить это задание — вам...

Задумался О. Ю. Шмидт, опустил поседевшую голову, машинально вычерчивает карандашом на столе какие-то замысловатые фигуры. Положение ясно. Впереди нас ждут еще немалые трудности, которые придется преодолеть и «Челюскину». А тут еще новое дело— вывод обоих застрявших судов в чистую воду. Как можно распоряжаться, не зная, в каком положении и в каком состоянии находится «Челюскин»? Нам бы самим только выбраться на свободу, ибо какую реальную пользу может принести раненый, уже находящийся в аварийном состоянии «Челюскин»?

Снова прилетела телеграмма от заместителя председателя Совнаркома СССР тов. Рудзутака, в которой сообщалось, что на трех застрявших пароходах — «Севере», «Анадыре» и «Хабаровске»— находятся сто тридцать четыре пассажира, из которых большинство больны цынгой. В связи с этим на О. Ю. Шмидта возлагается общее руководство по вывозу пассажиров на берег и снабжению противоцынготными средствами.

Новая тяжелая обязанность, помимо заботы о собственном судне, легла на плечи Отто Юльевича. Пересаживать больных — цынготных на раненого «Челюскина», не будучи уверенным,

Радист Э. Т. Кренкель передает О. Ю. Шмидту последнюю информацию с материка

что он выберется на чистую воду, было бессмысленно. Надо было принимать иные меры. И с утра до ночи просиживал О. Ю. Шмидт в своей каюте, составляя радиограммы, поручая береговым организациям принять меры к доставке на суда медикаментов, свежего мяса и ездовых собак для переброски больных на материк.

Благодаря упорству и энергии О. Ю. Шмидта, благодаря своевременно принятым мерам наиболее тяжелые больные были перевезены на собаках в колонию мыса Северного, а на суда доставлены противоцынготные средства, спасшие жизнь многим несчастным.

В ночь под 9 октября «Челюскин» получил новую пробоину в правом борту. Дрейф принял западное направление, относя нас назад.

С раннего утра забеспокоившийся В. И. Воронин начал работу судном, беспомощно тыкаясь в сплошной десятибалльный лед.

Толстую, смерзшуюся перемычку против самого мыса настойчиво форсировали более двух часов, и хоть с огромным трудом, но преодолели это препятствие. В результате за целый день беспрерывной работы, беспощадной траты драгоценного для нас угля к вечеру чуть продвинулись за острие мыса, к востоку.

Ночью, в густом тумане, исключившим всякую видимость, неожиданно переменился дрейф, став нам попутным. Но дрейф был совсем ничтожным — всего один корпус судна за час. Радио принесло приятные вести: пароходы «Лейтенант Шмидт» и «Свердловск» после долгой стоянки подхвачены попутным дрейфом, причем течение несет их вместе с полем со скоростью полмили в час. Из Владивостока вышел пароход «Киров» для доставки на Чукотку двух самолетов с целью оказания помощи цынготным больным.

10 октября, как и предсказывали метеорологи, ветер снова изменил свое направление, с силой задув с востока. Опять начался медленный дрейф судна обратно, на запад. Как ни старался В. И. Воронин самостоятельным ходом противодействовать дрейфу— нас неизменно отгоняло назад. Безвольное судно упорно тащило в сторону, противоположную нашему стремлению.

Что только не предпринимал капитан: заставлял подрывать аммоналом льды, забрасывать якоря, рассчитывая хоть немного, но затормозить невольное движение судна на запад, — все было бесполезно.

С огромной силой и упорством тащило течение «Челюскина» обратно, куда нам никак не хотелось бы возвращаться. Взволнованный голос В. И. Воронина сутками звенел сверху, с капитанского мостика, откуда он командовал штурманам травить или вытаскивать якоря, ибо громадные ледяные поля давили с ужасающей силой, грозя оборвать толстую, железную цепь.

В самый разгар тяжелых испытаний Э. Кренкель принес поздравительную телеграмму:

«Правительственная. Хабаровск. Шмидту.

Горячо приветствуем вас и всех участников экспедиции, находящихся теперь, как мы твердо уверены, перед успешным завершением дела. Ждем в ближайшие дни ваших сообщений о проходе Берингова пролива.

МОЛОТОВ, КУЙБЫШЕВ».

Телеграмма подняла настроение всего коллектива. Далекая страна, горячо любимая родина верит в наш успех, в нашу победу.

В 12 часов ночи неожиданно, как начался, прекратился обратный дрейф. Нас потащило на норд-норд-ост, со скоростью 164 сажени в час.

Снова все повеселели: шутки и песни несутся по палубе. Лица челюскинцев — прекрасный барометр настроений. Не нужно выходить на спардек, не нужно интересоваться направлением ветра, достаточно лишь взглянуть на лица, чтобы понять, в каком положении «Челюскин».

Если течение хоть и медленно, но несет нас к чистой воде — все ходят веселые, довольные, и кажется, что все опасности уже далеко позади.

Появился встречный дрейф, относящий нас к западу, и на судне — могильная тишина. Мрачные, все рассаживаются по углам своих кают и тяжелые мысли гнетут тогда коллектив.

Делать нечего: «Челюскин» не имеет своего самостоятельного хода. Кочегары и матросы от адской скуки сами придумывают работу — начисто моют все судно от палубы до стенок кают и помпой накачивают пресную воду из пришвартовавшихся к борту «Челюскина» ледяных полей с голубыми озерками.

Утром проснулись — все еще стоим у мыса Сердце-Камень. Кругом нас образовалось большое количество полыней, быстро затянувшихся прочным льдом, по которому можно было не только спокойно ходить, но и безопасно перетаскивать тяжести.

Ветер носится по всем румбам — утром от ост-норд-оста и ост-зюйд-оста, а к вечеру перешел на чистый норд-ост. Уже в темноте, далеко на востоке, мы увидели мыс Сердце-Камень с большим белым облаком, зацепившимся за вершину.

— Проклятье, — заявил капитан, — за трое суток нас отдрейфовало на запад миль на пятнадцать. И это, не считая своего собственного хода вперед, который фактически свелся к нулю...

Вечером на очередном общем собрании коллектива выступил О. Ю. Шмидт:

— На западе, попавшие в тяжелые навигационные условия ледоколы «Красин», «Сибиряков» и «Русанов», по последним сведениям, вышли из сплошных ледяных полей. Еще раньше они просили нас разрешить им пойти на восток. Я вначале им отсоветовал прибегать к этой крайности, а затем — просто запретил, зная, что это мероприятие невыполнимо. Программа строительства

радиостанций на северном побережьи Союза — полностью выполнена. Неприятности лишь с пятью судами Колымской экспедиции, которые до сих пор еще находятся во льдах, причем три из них, видимо, зазимуют наверняка, имея на борту сто пятьдесят пассажиров. Есть серьезное опасение, что к весне они зацынжают. Сейчас встал вопрос об их поддержке продовольствием и противоцынготными средствами. Для вывозки больных на материк правительство послало из Владивостока пароход «Киров» с двумя самолетами. Руководство по всей этой операции возложено на меня.

Между тем, мы попали в заколдованный круг, из которого, казалось, нет надежды выбраться. Нервы напряглись до предела. Хотелось помочь, приложить свои силы и... не к чему. Казалось, не будет ни конца, ни края этому бесконечному топтанию на месте. А по ночам уже начались сильные заморозки, сковывающие редкие полыньи. Дикие гуси и утки собирались в большие стаи для отлета на юг. Зима буквально висела на носу.

В кают-компании за длинным обеденным столом часто открывались бесконечные дискуссии о том, сможем ли мы благополучно провести полярную ночь.

— Мы не первое судно, — успокаивали оптимисты, — которому придется зимовать в Арктике. Такие случаи не раз встречались в истории полярных экспедиций...

Действительно, у нас не так уж все плохо. Коллектив на судне — надежный, спаянный, не привыкший пасовать перед трудностями. Продовольствия, теплой одежды и угля достаточно на все время зимовки.

Но дело в том, что обычно судно, застревающее во льдах, успевает уйти в тихую бухточку или в неподвижный береговой припай, где спокойно проводит полярную ночь.

Для «Челюскина» же тихая бухточка — недосягаемая мечта, ибо он не имеет самостоятельного хода и зажат в толстых льдах.

Значит, зимовать придется в Чукотском море, подвергая раненое судно сильным сжатиям ледяных полей, которые могут раздавить его в щепы. Тогда один выход — пробираться в ледяной пустыне к желанному берегу, до ближайшего человеческого поселения.

Ну, а если нас отнесет за несколько сот миль от побережья? Здесь обычно кончались все дискуссии. До организации лагеря на дрейфующем льду мысль коллектива еще не дошла

Вечером вышел второй номер «Л'едовитого крокодила» с цитатами из Козьмы Пруткова, сильно поднявший настроение челюскинцев.

12 октября в жизни экспедиции произошло большое событие. Дувшие в последние дни неблагоприятные ветры, уносившие «Челюскина» вместе с ледяными полями обратно на запад, неожиданно изменили свое направление, став нам попутными. Изменился и дрейф, понесший судно к востоку. Мыс Сердце-Камень, у которого в течение пяти суток бесцельно топтались на месте, описывая под влиянием капризных течений замысловатые кривые и петли, — уже далеко позади. Впереди — с правого борта — чернеет серебряный от снега мыс Икигур.

— Никогда еще «Челюскин» не был в такой восточной точке, как сейчас, — с радостью объявляет вахтенный штурман Б. Виноградов, — в час дня мы миновали меридиан мыса Икигур.

Днем В. И. Воронин, не утерпев, начал работу судном. Мы с трудом продвинулись корпусов на пять вперед. Вдали от носа «Челюскина» подрывник В. Гордеев рвал ледяные поля.

— Это стратегические взрывы, чтобы встревожить льды, — говорил капитан, намекая на то, что ход судном и взрывы сделаны для того, чтобы растормошить близлежащие поля и не дать им сковаться вокруг «Челюскина».

Когда мы стояли в неподвижных льдах у о. Колючина, капитан на хныканье электрика В. Кольнера заявил:

— Как закрепостились, так и раскрепостимся, вот увидишь.

Сегодня В. И. Воронин получил от него с Уэллена телеграмму, в которой В. Кольнер пишет, что хорошо запомнил его пророчество.

— Я ему хочу послать вот какое сообщение, — сказал капитан, с началом попутного дрейфа пришедший в хорошее расположение духа,— раскрепостились у о. Колючина, снова закрепостились у мыса Сердце-Камень. Но ничего: вскоре встречай в Беринговом проливе.

Получили сообщение о том, что в районе нахождения транспортов «Лейтенант Шмидт» и «Свердловск» сегодня в семь часов утра началось сильное сжатие ледяных полей. Крен «Свердловска» достиг 30 градусов. У «Лейтенанта Шмидта» от сжатия лопнули лист обшивки в трюме и стрингер, отчего началась сильная течь. Пробоину срочно заделывают. В 14 часов сжатие прекратилось.

Оба корабля уже в пятнадцати милях от мыса Сердце-Камень и, подхваченные попутным дрейфом, идут на восток.

Вторая телеграмма сообщала о том, что с зимующих пароходов — «Севера», «Анадыря» и «Хабаровска» — вышли девять пассажиров, отправившиеся пешком к мысу Северному. К судам утром вылетел самолет «Н-4» с заданием вывести больных. С берега отправляются двадцать собачьих и сорок оленьих нарт. Закуплено сорок оленей для мяса. «Все пассажиры живут мыслями об отлете», — заканчивается телеграмма.

Радостно было выслушать это сообщение. Коллектив был горд своим любимым начальником, с такой быстротой и энергией принявшим все меры к спасению, вывозке и оказанию помощи больным.

Третья телеграмма от ледореза «Литке» сообщала, что, встретив тяжелые льды в районе мыса Икигур, они повернули обратно.

К вечеру ветер перешел на вест-норд-вест силой в шесть баллов. «Челюскин» дрейфует на восток со скоростью пятнадцати метров в минуту. Машину остановили и полностью отдались воле благоприятного течения. На следующий день выяснилось, что «Челюскин» за сутки прошел девять миль на восток — расстояние весьма значительное при нашем беспомощном положении. Кругом попрежнему все сковано льдом. Ни клочка чистой воды.

Далеко впереди, залитые блестящим солнечным светом, — мыс Волнистый, мыс Уника, мыс Инцова и еще дальше, глубоко вдаваясь в море, — черный массив мыса Дежнева, где чистая вода, где наша свобода. Берингов пролив от нас — в каких-то сорока пяти милях.

— Близок локоть, да не укусишь, — глядя в бинокль, завистливо говорит капитан, — но надежды еще не потеряны.

Вдали на горах пятибалльный нордовый ветер сметает тучи снежной пыли.

О. Ю. Шмидт весь в заботах об оказании помощи больным. Целыми днями он строчит длиннейшие телеграммы на берег, давая указания, как форсировать помощь, сообщая правительству о принятых мерах.

Самолет «Н-4» под пилотажем летчика Куканова уже вывез с зимующих пароходов восемь больных. Сейчас он отправился во второй рейс. По сведениям, на пароходах сто двадцать четыре боль-

ных, из них, по определению врачей, тяжелобольных — тридцать шесть человек, среднебольных — шестьдесят человек и легкобольных — двадцать восемь.

О. Ю. Шмидт распорядился в первую очередь отправлять на самолетах легко и среднебольных, опасаясь, что тяжелобольные не вынесут перелета или переезда на собаках. Вместе с тем он приказал не экономить противоцынготные средства. Товарищ Шоломов — начальник радиостанции на Уэллене информировал, что станция готова к приему больных.

Словом, ударная кампания по вывозу зазимовавших пассажиров была в полном разгаре. И весь коллектив челюскинцев переживал эти события, точно сам принимал в них активное участие.

У всех настроение приподнятое. Было радостно чувствовать, что «Челюскин» все же движется на восток, что свобода уж совсем близка. И вечером в верхней кают-компании гремел джаз, фокстротили парочки. Никто из участников экспедиции в тот момент не мог и предполагать о печальном конце «Челюскина».

Коллектив челюскинцев еще не знал о том большом несчастьи, которое неожиданно свалилось на наши головы. Дело в том, что в районе мыса Сердце-Камень судно оказалось втиснутым в центр многогодовалого ледяного поля. Диаметр этой ледяной крепости равнялся шестидесяти милям.

Об этом несчастьи коллектив узнал лишь позднее, когда все попытки «Челюскина» выбраться из застывшего ледяного поля ни к чему не привели.

15 октября «Челюскин» попал в район необычных атмосферных явлений. По авторитетному заявлению метеоролога Н. Н. Комова, судно оказалось в районе антициклона. С запада — с мыса Биллингса, и с востока — с Тихого океана, на нас летят встречные циклоны.

В результате этой небесной неразберихи ветры в районе местонахождения «Челюскина» успели продуть со всех румбов.

Накануне, в 12 часов ночи — зюйд-вест, утром — зюйд-зюйд-вест, затем зюйд-зюйд-ост, вест-зюйд-вест и наконец — вест-норд-вест. Понятно, что атмосферные беспорядки немедленно отразились и на дрейфе «Челюскина». Целые сутки нас носило взад и вперед, выписывая самые сложные кривые петли на карте. И лишь к вечеру нас снова потащило на восток со скоростью полмили в час.

Все настойчивые попытки В. И. Воронина самостоятельно продвигаться вперед попрежнему терпели неудачу. Льды, схваченные первыми заморозками, накрепко заковали «Челюскина».

Э. Кренкель перехватил радиограмму, посланную треугольником ледореза «Литке» трем зимующим судам, в которой, основываясь на аварийности ледореза, сообщается, что входить в лед они не рискуют. О. Ю. Шмидт немедленно распорядился снова сделать попытку выйти на помощь, хотя он прекрасно и понимал, в каком тяжелом состоянии находится экипаж «Литке», уже прозимовавший в Чукотском море.

Тогда командир ледореза категорически ответил:

— Вторичную попытку продвижения на запад «Литке» делать не будет.

Хоть и не хотелось Отто Юльевичу, но пришлось вежливо напомнить о том, что его назначили уполномоченным по спасению и вывозу больных, и предложить «Литке» не уходить во Владивосток, но стоять в Беринговом проливе и ждать его, Шмидта, распоряжений.

Рассказывая об этой переписке, О. Ю. Шмидт сказал:

— Я помню слова одного из крупных дальневосточных капитанов: «Мое дело — не отходить от берега, чтобы не попасть в дрейфующий лед». Видимо, этой болезнью заражены и на «Литке».

Через два дня из-за отсутствия ветров и полного штиля дрейф прекратился. Беспомощный, зажатый льдами стоит «Челюскин» против мыса Волнистого. Впереди в дымке тумана виден мыс Дежнева, а дальше, на краю горизонта — извилистые берега Аляски и мыс принца Валлийского.

Транспорты «Свердловск» и «Лейтенант Шмидт» неуклонно дрейфуют на восток. Они уже в одном километре от мыса Сердце-Камень, причем к мысу Икигуру видят чистую воду. На мыс Северный прекрасной работой самолета Куканова уже переброшены шестьдесят семь больных, из них — пять детей.

И только «Челюскин» попрежнему зажат льдами.

Из-за недостатка свежего мяса прирезали последнюю корову. На борту остались лишь три поросенка, для которых под руководством печника дяди Мити Березина строители на корме делают утепленную, обитую войлоком конуру.

Стал ощущаться недостаток в пресной воде. Пришлось раскалывать выветренные торосы и выпаривать воду для стола и умывальников.

— Начинаются прелести зимовки, — недовольно ворчит П. Буйко.

А зимовочного настроения все же нет ни у кого. Хотя «Челюскин» и стоит неподвижно, но весь коллектив твердо верит в удачу.

В Арктике наступила зима. Необъятные водные пространства Чукотского моря накрепко скованы в плотную ледяную броню, покрытую свежим снегом. Температура воздуха уже доходит до минус 17 градусов. Мыс Волнистый, на траверзе которого в абсолютном безветрии и тумане неподвижно стоим вот уже третьи сутки, кажется, никогда не останется за кормою «Челюскина».

Начался общий аврал по перегрузке угля из трюмов к топкам «Челюскина».

Поздно вечером, в темную звездную ясную ночь во всем своем блеске засияло северное сияние.

Белоснежный луч прожектора прорезал нависшую тьму наступающей полярной ночи.

Часами стояли очарованные непередаваемым зрелищем челюскинцы, забыв про лютый мороз, бесцеремонно забиравшийся под ватные куртки. Уходить не хотелось, хотелось до бесконечности наблюдать эту небесную феерию.

Недовольные, как зрители кинокартины внезапным обрывом ленты в наиболее напряженный момент, расходились челюскинцы по каютам.

— Ибрагим, — обращались к потерявшему голову от чудного видения физику И. Факидову,—ведь ты же сдавал дипломную работу по северному сиянию, скажи, что же происходит в атмосфере?

Ибрагим Гафурович, несмотря на дипломную работу, увидевший первый раз в жизни северное сияние, отделывается шуткой.

— Все от бога, — чтобы отвязаться от навязчивых, всегда готовых прослушать очередную лекцию челюскинцев, улыбаясь, говорит он. — Не приставайте сегодня — завтра объясню подробно.

19 октября после долгого вынужденного стояния на месте снова начался обратный дрейф. Чуть рассеявшийся туман на момент показал срезанные тяжелыми облаками вершины гор мыса Волни-

стого, от которого мы уже были значительно западнее. Над горами — золотая полоска от солнца, скрытого за тучами.

Обратный дрейф вскоре достиг большой скорости — одной мили в час. Так быстро нас не дрейфовало на восток, к чистой воде. На спардеке штурман Б. И. Виноградов, держа в замерзшей руке конец брошенного в воду лота, измеряет скорость движения судна. Веревка дергается, дрожит, цепляясь за грунт дна.

— Рыба клюет, — грустно иронизирует он, — вот наклюет мили две в час, ну — тогда снова будем у о. Колючина...

На судне мрачное настроение. Не слышно традиционного вечернего джаза, песен и шуток.

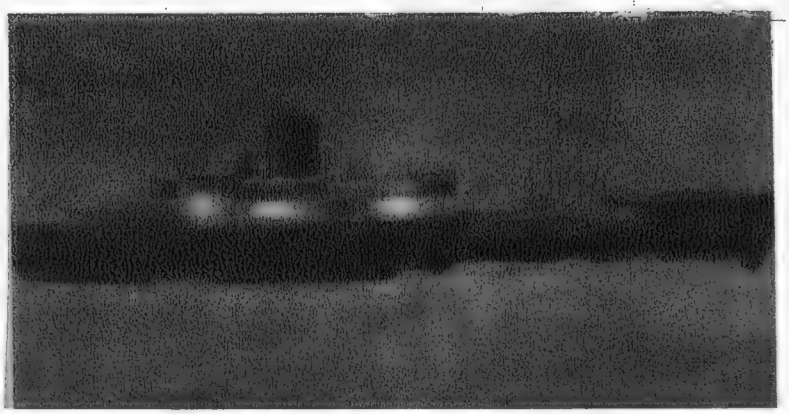
И действительно, есть отчего огорчаться. Итти обратно, в неизвестность, когда до чистой воды оставалось каких-нибудь тридцать пять миль. Правда, судовые «пророки» — метеорологи Комовы — предсказывают перемену направления ветров. Но весь вопрос в том, как далеко на запад нас успеет унести проклятый дрейф.

С часами у нас происходит большая путаница. Стрелку то-и-дело приходится передвигать на один час вперед. Сейчас, например, мы отодвинули часы вперед на целых тринадцать часов по сравнению с Гринвичем. Случилось это потому, что человечество условилось при переходе через 180-й меридиан с запада на восток, что один день должен выпасть, и наоборот.

21 октября, как и предсказывал штурман Б. И. Виноградов, мы оказались на траверзе мыса Сердце-Камень. Снова пошли старые, знакомые места, столько раз хоженные. В солнечный день В. И. Воронин попытался пробраться к побережью, от которого нас отогнали сильные зюйд-остовые ветры, где капитан безуспешно ожидает полыньи. Кругом такой лед, которого судно не в силах форсировать. Пришлось бросить попытку итти и отдаться воле течений.

А в это время «Свердловск» и «Лейтенант Шмидт», которых несло вдоль берегов, выбрались на большие полыньи и направились к востоку своим собственным ходом.

— Счастливцы! — завидует капитан. — Они в береговом течении, они имеют несравненно больше нас шансов на выход в чистую воду. Если бы сейчас подули нордовые ветры, они прижали бы и нас к берегу и вовлекли в попутное течение. Больше всего я боялся, что до конца нашего рейса задуют остовые ветры...



Зимовка во льдах Чукотского моря (ночной снимок)

На следующий день, когда подсчитали, оказалось, что вместо прежних тридцати пяти миль до чистой воды, до мыса Дежнева, нас отделяет расстояние в девяносто три мили. «Челюскин» был отнесен к о. Идлидль.

Но капитана до сих пор не оставляет уверенность в полной победе, в выходе в Берингов пролив. Поймав меня, мрачного, на палубе, он взял под-руку, отвел в сторону и ласково заявил:

— Не горюй, если не сейчас, то через неделю, месяц, полтора— но выйдем на чистую воду. Вот чует мое сердце...

А между тем берега совершенно скрылись из видимости. Сильным обратным дрейфом нас несет на норд-вест.

Утром в мою каюту зашел побеседовать капитан. Он был в тяжелом овчинном тулупе и меховой шапке. Видно, он только что вернулся с палубы, где проторчал не один час, наблюдая за ледовой обстановкой. Никто не мешал разговору — мой сосед по каюте безмятежно спал.

— Тяжелое положение, в котором оказался «Челюскин» у самого конца своего пути, — устало присев на диване, заявил капитан, — объясняю следующими причинами. В последнюю неделю

непрерывно дули благоприятные нам западные ветры, двигавшие ледяные поля, а вместе с ним и «Челюскина», к Берингову проливу. Вместе с тем западные ветры нагнали в район Чукотского полуострова огромное количество многогодовалого льда, создавшего крепкий, непроницаемый для судна затор.

— Если б западные ветры продержались еще некоторое время, то «Челюскин», достигший уже тогда мыса Волнистого, выбрался бы в Берингов пролив. Но неожиданно задули встречные восточные ветры, которые понесли всю массу льда, вместе с тем и «Челюскина», обратно на запад. Начался обратный дрейф, достигший скорости одной мили в час.

— Принять какие-либо меры, чтобы остановить обратный дрейф, не представлялось возможным, ибо «Челюскин» оказался беспомощно зажатым в гигантском ледяном поле. Но все эти неожиданные трудности еще не говорят о необходимости зазимовать. Ветры одного направления не могут быть постоянными и обязаны измениться. Изменится ветер, изменятся и ледовые условия, которые дадут возможность победно закончить весь поход.

— Словом, ветер не лошадь, в одну сторону не тянет, — когда-нибудь да повернет, — вставая, нахлобучивая шапку, улыбаясь закончил В. И. Воронин неожиданное интервью.

Так рассуждали и все наши руководители — опытные полярники, прекрасно ориентирующиеся в создавшейся обстановке, люди, имевшие неограниченный авторитет у всего коллектива. И весь коллектив, от краснощекого здоровяка плотника Сорокина, водолаза Мосолова до биолога Ширшова, верил, крепко верил в удачу, которой, однако, не суждено было сбыться.

Днем, чтобы развлечься, большой компанией, во главе с Отто Юльевичем, отправились бродить по ледяным полям, позировали кинооператору А. Шафрану, лазили в ледяную пещеру с голубоватыми, просвечивающими стенками, а вечером — запустили фейерверк на шарах-пилотах, который с удивлением наблюдали жители Уэллена.

Барометр резко летит вниз, вселяя надежду на крепкие попутные ветры. Как это ни странно, но нордовые ветры приносят нам тепло, а южные — холод, в то время как в центральных районах Республики — наоборот. Оказывается, это происходит от того, что «Челюскин» сейчас — за пределами полюса холодов, находя-

щегося, как известно, в районе Верхоянска и Якутска — самых холодных мест Советского союза.

Берегов не видать. Дрейфом угнало в глубь моря. На судне гадают: где мы можем находиться — у о. Колючина или же восточнее его? Но никто — ни капитан, ни штурман, ни даже гидрограф П. К. Хмызников — на этот вопрос определенно ответить не могут.

Утром чуть свет челюскинцы выскакивают в кают-компанию и разыскивают ведущих наблюдение за погодой супругов Комовых.

— Ну, что нового?

А нового, как обычно, ничего нет и не предвидится. Нас попрежнему дрейфует не туда, куда мы стремимся.

Отто Юльевич спросил капитана, как он смотрит на создавшееся положение.

— Временно — пессимистически, но не теряю надежды...

Шесть томительных суток продолжался обратный дрейф. За шесть суток мы проиграли то, чего с огромным трудом и упорством добились в течение почти месяца. В результате обратного дрейфа «Челюскин» был отнесен на сто пятнадцать миль от мыса Дежнева.

Но 26 октября так же неожиданно, как начались, изменились ветры, став нам попутными. Судно хоть и медленно, всего лишь со скоростью одной шестой мили в час, начало дрейфовать на восток. Снова показался мрачный остров Идлидль, от которого мы были уже значительно западнее.

Барометр попрежнему летит вниз. Метеорологи ожидают каких-то сильных ветров.

— Хорошо бы сильных да попутных, — улыбается О. Н. Комова, с вертушкой в руках определяя скорость и направление ветра.

Все — палуба, мачты, снасти и реллинги — покрылось толстым слоем игольчатого льда. Небо в редких перистых облаках, залитых солнцем.

В этот день на «Челюскине» начался общий аврал. В угольных трюмах от долгого хранения запасов топлива началось самовозгорание угля и показалось даже пламя.

Задыхаясь от едкого, удушливого дыма, весь состав экспедиции бросился в аврал и в течение двух суток успешно локализировал огонь, обезопасив судно от возможного пожара.

Работать пришлось в адских условиях — в душном смрадном трюме, в облаках удушливых газов, заставлявших слезиться глаза и кашлять, кашлять до рвоты. Черные от угольной пыли, насквозь мокрые от жары и беспрерывной беготни с тяжелыми мешками, челюскинцы перетаскивали уголь в соседний бункер, раскапывали гнезда раскаленного, красного, с синеватыми язычками пламени опасного очага.

Из плотной стены черного дыма неожиданно выскакивали согнувшиеся под тяжестью тени людей, сбрасывали мешок и, закатив глаза, жадно, открытыми ртами быстро и ненасытно втягивали в себя свежий морозный воздух.

Ударной работой всего коллектива «Челюскин» был спасен от пожара — самой страшной аварии, которая только могла произойти во льдах, когда люди лишились бы пищи и крова в необъятных просторах Арктики.

29 октября попутный дрейф достиг скорости двух километров в час. С утра В. И. Воронин начал самостоятельное продвижение к видимым с мостика полыньям. Ход очень тяжелый и медленный, ибо кругом судна десятибалльный торосистый лед. Под руководством В. Гордеева идут беспрерывные взрывы льда. Стараемся разбить накрепко сковавшее нас поле, — но безрезультатно.

За полдня настойчивой работы судном продвинулись вперед едва метров на 600, вернее, только отошли от места прежней стоянки — от мрачных куч грязи и консервных банок.

В каюту О. Ю. Шмидта с радостной вестью вбежал запыхавшийся капитан.

— Отто Юльевич, — возбужденно заявил он, — смотрю с мостика — чайка летит, а для моряка чайка — морской голубь. Значит, где-то поблизости должны быть большие полыньи...

И действительно, вокруг судна вскоре стали появляться трещины. Со скрежетом расходились льды, обнажая узкие полоски синей воды. Для нас это событие было наиболее важным. От него буквально зависела судьба всей экспедиции, ибо если сковавшее нас поле не разорвет, то мы сможем при попутном дрейфе добраться до Берингова пролива, не выбраться из льдов и снова повернуть в обратный путь. Словом, вся надежда на разрыв проклятого поля, без которого нам не выйти на чистую воду.

Этого момента все ждут с нетерпением. Капитан — так тот явно волнуется, пораженный тем обстоятельством, что, несмотря на свежий семибалльный норд-норд-вест, настоящего разрыва льда до сих пор еще нет.

К вечеру «Челюскина» понесло боком: зацепившееся за какую-то преграду, видимо, берег, ледяное поле силой инерции стало разворачивать.

Проходя по счислению мыс Сердце-Камень, спасаясь в темноте налететь на скалы, попробовали прожекторами освещать путь. Но сильнейший снегопад и ночная мгла закрыли всякую видимость.

— Тут хоть зови всех московских хитротехников, чтобы осветили нам путь, и то не помогут, — ворчит вахтенный штурман М. Г. Марков.

С раннего утра начали работать машиной. Капитан, видимо, решил сделать последнюю попытку вырваться из ледяных объятий.

Двенадцать часов без перерыва в жаркпе топки летел драгоценный уголь, двенадцать часов подряд били, кололи ледяные поля, и все для того, чтобы продвинуться на... десять метров вперед. Стало совершенно очевидно, что многолетний полярный пак не под силу «Челюскину».

Эта попытка вырваться из зажавших нас льдов стопла очень дорого: в правом борту образовалась большая вмятина — течь, лопнул

Географ Я. Гаккель после угольного аврала

еще один стрингер и смялись перегородки в трюмах. Ледовая обстановка была настолько тяжелой, что рисковать судном не было смысла.

Сбросили ход и полностью отдались воле ветров и течений. Между тем пятибалльный вест-норд-вестовый ветер по одной миле в час неуклонно гнал нас к востоку. Снова прошли мыс Волнистый, мыс Уникин и подошли к мысу Инцова. Такой восточной точки мы еще не достигали за этот рейс. Старая точка находилась от нас в семнадцати милях.

Шестые сутки крепкий попутный ветер передвигал ледяное поле, а вместе с ним и нас, к востоку. Ветер, доходивший до штормовых баллов, дал возможность подойти к Берингову проливу до невиданной доселе близости. Какие-то восемнадцать миль отделяли «Челюскина» от чистой воды, от свободы.

И вдруг сила ветра начала сильно уменьшаться. Наступил полный штиль, сразу снизивший дрейф.

В. И. Воронин заволновался, забегал по палубе. Вглядываясь в небо, он хотел разгадать погоду завтрашнего дня. Он боится, что в ближайшие дни нас начнет дрейфовать на норд, а затем на вест, к мысу Сердце-Камень, где, сделав круг, «Челюскин» повернет обратно к Берингову проливу, затем снова обратно, и так до бесконечности.

Но пока мы еще шли на восток и 31 октября в 4 часа дня пересекли даже полярный круг и меридиан мыса Дежнева, оказавшись южнее. Где-то внутри теплилась надежда на благополучный выход из льдов.

Поздно вечером в каюту Отто Юльевича вошел Э. Кренкель и прочел перехваченную им радиоинформацию из Австралии, в которой сообщалось, что «народный комиссар иностранных дел Советского союза господин Литвинов выехал в Америку для свидания с Рузвельтом».

Для нас, получавших лишь изредка отрывочные сведения о жизни Союза, это известие явилось ошеломляющей новостью.

Э. Кренкель сообщил также, что слышал сообщение Тасса о новых арестах советских служащих на КВЖД, из чего мы смогли заключить, что дорога до сих пор еще не продана.

1 ноября задул четырехбалльный норд-вестовый ветер, дрейфуя «Челюскина» со скоростью 0,6 мили в час на восток. По мнению

метеоролога Н. Н. Комова, ветер этого направления должен быть устойчивым, ибо норд-вест зарегистрирован во всех районах вокруг нас — на островах Четырехстолбовых, мысе Северном и в бухте Провидения.

— Я полагаю, — заявил он, — норд-вестовые ветры будут еще дня два.

Это было бы замечательно, ибо «Челюскин» получил бы шанс на выход в море Беринга. В Москву полетели бодрые телеграммы.

Весь день шел густой снег. Но когда пурга прекратилась, мы увидели далеко на горизонте огромную полосу синего неба — верный признак наличия чистой воды.

Вечером прилетела сногсшибательная телеграмма:

«Транспорты «Свердловск» и «Лейтенант Шмидт» 31 октября утром пошли на прогалину и последовали чистой водой на восток, временами пробивая легкие перемычки. 1 ноября, на рассвете подошли к берегам Аляски, к мысу принца Валлийского и, не встречая льдов, прошли за Диомидовы острова».

Транспортам повезло. Они уже в центре Берингова пролива, в чистой воде, избежали зимовки.

— Счастливцы, — вздыхает В. И. Воронин, — им повезло. Ну, да это и хорошо. Ведь они рисковали застрять на вторую зимовку.

3 ноября в 8 часов утра «Челюскин» был уже в Беринговом проливе, невдалеке от мыса Дежнева. Судно сильно жмет к азиатскому берегу. Ледяное поле, сковавшее нас, попав в узкую часть пролива, течением разворачивает, вертит во все стороны. Северный морской путь «Челюскин» заканчивает, идя вперед кормой. Так его развернули льды.

Впереди, в дымке тумана чуть выглядывают советский и американский Диомидовы острова, а изредка даже — низменный берег Аляски. Чистую воду видно без бинокля, она от нас всего в двух с половиною километрах.

Видно, как разгулявшиеся волны, поднимая тучи брызг, налетают на края нашего ледяного поля. Продвигаемся медленно, почти стоим, ибо в самом узком месте пролива, между азиатским материком и Диомидовыми островами создалась непроницаемая ледяная пробка.

Какие-то два с половиной километра отделяют «Челюскина» от чистой воды, задерживая окончание славного похода.

С утра пытались итти своим ходом, и опять — безрезультатно. Продвигались по метрам. Таких сплошных торосистых льдов «Челюскин» форсировать явно не мог.

После обеда всех вызвали на аврал — взрыв льда. Утопая в рыхлом снегу, перелезая через высокие торосы, люди тащили тяжелые, весом в пятьдесят-семьдесят килограммов банки с аммоналом. Подрывник В. Гордеев командует, куда нести груз, где делать ямы для взрыва.

Но тяжелый труд пропал даром. Сильные взрывы не дали трещин во льду, так как его сила ушла вверх.

К 4 часам дня сила ветра стала заметно спадать, а в 6 часов вечера дрейф прекратился. Снова наступили минуты томительного ожидания неизвестного.

Когда скорость дрейфа стала падать, капитан это явление объяснил той причиной, что ледяное поле, в котором зажат «Челюскин», зацепившееся за берег, разворачивает.

— Я хочу нордовых ветров штормовой силы, — заявил капитан, — чтобы они разбили ледяное поле о Диомидовы острова и вынесли бы нас в море Беринга. Это единственный шанс на выход в чистую воду.

У Отто Юльевича другая теория: между берегом и Диомидовыми островами образовалась крепкая ледяная пробка. Но льды с веста все напирают, поэтому и происходит, правда, кратковременный, но обратный дрейф — отжим льдов. Льды будут отжиматься по линии наименьшего сопротивления, а к востоку от нас — чистая вода. О. Ю. Шмидт полагает, что туда нас и понесет. Это было бы хорошо уже потому, что первый же шторм раскидает льды.

4 ноября «Челюскин» пересек 66-ую параллель и находился в самом центре Берингова пролива, у советского острова Диомида.

Дрейф, несший судно всю ночь с огромной скоростью тридцать пять метров в минуту, днем ослабел. Ослабел и порывистый нордовый ветер, в результате чего продвижение вперед едва ощущалось.

— Что ж это такое, — волновался В. И. Воронин, — находимся в Беринговом проливе, прошли весь гигантский путь, фактически выполнили задание правительства, а выйти в чистую воду все-таки не можем...

— Ой, боюсь, — продолжал он, — если штормовые восьмибалльные ветры не смогли раздавить ледяное поле о берег, то теперь

нам долго придется болтаться во льдах. И ведь ничего не сделаешь— вот в чем ужас нашего положения...

Снова производили взрывы, и все с таким же печальным результатом. Барометр резко пошел вверх, предвещая наступление сильных холодов.

Днем над судном появился самолет «У-2». Полярник Красинский и летчик Чернявский прилетели с Уэллена посмотреть, в каких условиях находится «Челюскин». Их круговые полеты над судном встретил гудками давно не ревевший «Челюскин». Сверху махали платками, снизу неслось радостное «ура».

И коллектив повеселел. Разговаривали, шутили так, точно совсем выбрались из льдов.

Биолог В. С. Стаханов и помнач экспедиции А. Н. Бобров даже отправились поохотиться на песцов. Это обстоятельство послужило материалом для смеха и шуток.

Вечером в каюту О. Ю. Шмидта вошел радист В. Иванюк и с серьезным лицом, нарочито нахмуренными бровями подал начальнику телеграмму.

— Буза произошла, Отто Юльевич, прочтите...

«Уэллен № 325. 4 ноября «Челюскин». Шмидту.

Сегодня около полудня выстрелом со стороны моря, с места нахождения «Челюскина» смертельно ранена корова, принадлежащая матмладу промыслового колхоза «Красный чукча». По словам врача, на выздоровление коровы надежды нет. Просим вашего распоряжения о немедленной доставке новой коровы из Петропавловска-на-Камчатке на пароходе «Смоленск». В противном случае матмлад снимет с себя ответственность за дальнейшее существование чукотских младенцев из-за отсутствия молока.

С комприветом начполитотдела Пархоменко
Предрика Материнский».

Отто Юльевич не показал и вида, что понял шутку, и строго распорядился выяснить, кто из охотников стрелял в направлении берега.

Целый вечер издевались челюскинцы над неудачными стрелками, поверившими в эту необычную историю.

— Володя, — приставали они к Стаханову, — как же это ты мог принять корову за песца? Или, может быть, ты близорукий?

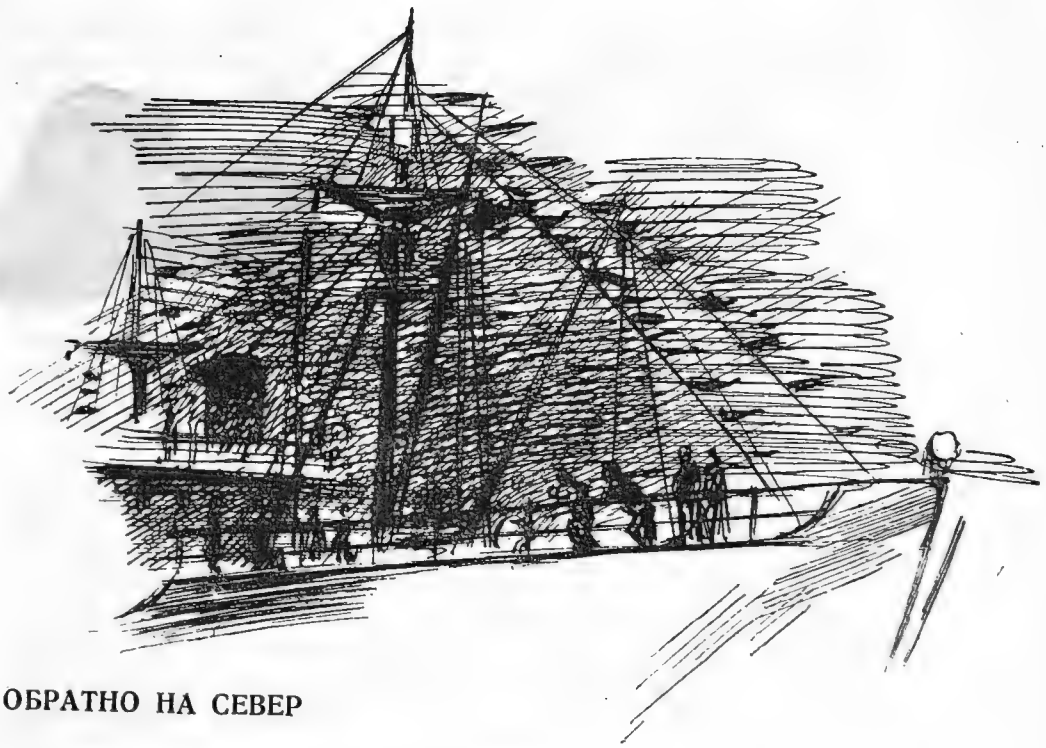
К вечеру скорость дрейфа несколько увеличилась, дойдя до восемнадцати метров в минуту. Впечатление такое, что где-то ветрами

поломало и разбило край нашего ледяного поля, отчего нас неудержимо несет на зюйд-ост.

Всю ночь челюскинцы не спали, торчали на палубе, волновались, бегали от капитанского мостика, чтобы узнать о направлении ветра, до кормы, где измеряется дрейф судна. Мучили мрачные мысли и предчувствие чего-то тяжелого и нехорошего.

— Неужели не выберемся в чистую воду, ведь вот она, близко, рукой подать...

В черную, хмурую и беззвездную полночь дрейф судна окончательно прекратился. Берингов пролив, центр наших мыслей и желаний, для «Челюскина» оказался Беринговым барьером.



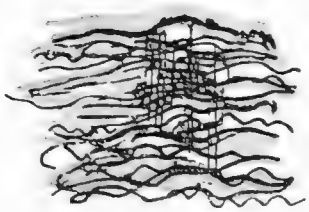
ОБРАТНО НА СЕВЕР

5 ноября, когда весь состав экспедиции был уверен в выходе «Челюскина» в Берингово море, произошли события, резко изменившие положение судна.

Прекратившийся ночью попутный дрейф гигантского ледяного поля, в котором был зажат «Челюскин», неожиданно начался в обратном направлении, достигнув бешеной скорости — сорока шести метров в минуту.

«Челюскина» потащило на север.

Такой быстроты у нас не было при попутном дрейфе. Самым удивительным было то, что ветер дул нам навстречу, с ост-норд-оста силой в семь баллов, в то время как судно тащило на норд-норд-вест.



Всю ночь вахтенный матрос В. Синцов нетерпеливо, явно волнуясь, закидывал лот в небольшую полынью у борта «Челюскина», с ужасом регистрируя нарастание обратного дрейфа.

— Ледяное поле, — вспоминал впоследствии штурман М. Г. Марков, — застрявшее между берегом Чукотского полуострова и о. Диомида, нордовым ветром стало разворачивать, медленно крутить вокруг своей оси. Ну, думаю, теперь-то тебя ветры обломают, растрескают. А нам это и нужно. По трещинам и полыньям мы сами вылезем в чистую воду.

— И вдруг, — оживляется М. Г. Марков, — ко мне в штурманскую рубку влетает посиневший матрос Синцов и дрожащим от ужаса голосом шепчет: «Ой, случилось несчастье, — нас потянуло обратно...»

— По правде сказать, я не поверил. Думаю, молодой еще, мало опытный матрос, впервые попавший на север, все перепутал. Стрелой вылетаю на палубу, быстро закидываю лот и с ужасом констатирую, что нас не только тянет, но бешено несет обратно на север.

Самое странное во всем этом тяжелом для нас событии было то обстоятельство, что «Челюскина» тащило на север, а ветер был тоже северным, то есть встречным. Что бы это могло быть?

Наверху, на ботдеке, заложив руки за спину, тихо вышагивают О. Ю. Шмидт и В. И. Воронин.

— Из-за плохой изученности режима Берингова пролива, — говорит Отто Юльевич,—сейчас трудно будет точно определить причины, заставившие «Челюскина» сверх наших ожиданий очутиться далеко на севере. На судне существуют предположения, что в этом несчастьи большую роль сыграли приливо-отливные течения. У меня же — другая теория. Я предполагаю, что в огромном водном бассейне — Тихом океане, связанном с Полярным морем узким Беринговым проливом, в последние дни были жестокие штормы, в результате которых вся ледяная пробка, застрявшая в узком месте пролива, а вместе с ней и «Челюскин», огромной волной выброшен на север. Мое предположение подтверждается еще и тем фактом, что «Челюскин» был принужден двигаться обратно, несмотря на сильные встречные ветры, обычно являющиеся основной причиной движения льдов. Таким образом к годовщине Октябрьской революции мы с вами не только не вышли на чистую воду, но попали в тяжелое положение.

Долгая и грустная пауза. Темное мглистое небо без солнца и света. Порывистый ветер со свистом проносится в снастях и вантах, громко гудит в пастях вентиляторов.

— Ну что ж нам теперь делать? — поднимает глаза капитан. — Неужели ничего другого не остается, как вставать на зимовку, ибо шансов на попутный дрейф обратно в Берингов пролив, мне кажется, у нас нет никаких. Вы знаете, Отто Юльевич, нас дрейфует с невиданной скоростью — восемьдесят метров в минуту. Такого бешеного дрейфа я не испытывал никогда за всю свою долгую мореходную жизнь.

Восемьдесят метров в минуту мчалось ледяное поле площадью в несколько сот квадратных километров обратно на север, увлекая беззащитного и раненого «Челюскина».

Стоишь на палубе, смотришь вниз на лед, пытаешься почувствовать скорость движения — и не можешь. Такое впечатление, будто «Челюскин» стоит неподвижно на месте, не движется.

За трое суток бешеного дрейфа «Челюскина» не только выбросило обратно из Берингова пролива, но притащило в американский арктический сектор, причем течением его гнало к мысу Хоп, находящемуся на побережьи Аляски.

Вот в какой напряженной обстановке встречали челюскинцы годовщину Октябрьской революции.

Маленькой группкой — О. Ю. Шмидт, кинооператор А. Шафран, художник Ф. Решетников и я — ходили к только что образовавшейся против носа «Челюскина» полынье, сидели на осколках льдин, у самой воды, и грустили, ибо уже отвыкли видеть синие волны, чистую воду и слышать всплеск прибоя.

Вечером было торжественное собрание коллектива, посвященное празднованию Октябрьской революции.

В нижней кают-компании, в маленькой комнате, разукрашенной алыми флагами и портретами любимых вождей, теснясь в узких проходах, собрался весь состав экспедиции.

— Моряки по своей профессии обречены на то, чтобы торжественные праздники встречать не со своими родными и близкими, а там, куда их судьба забросит, — открыл собрание О. Ю. Шмидт.— В прошлом году во время экспедиции на «Сибирякове» мы справляли этот великий праздник в Японии, а вот в этом году, к сожалению, — в дрейфующих льдах. Многим из нас приходилось встре-

чать этот праздник за рубежом. В этот день как-то особенно остро чувствуешь себя оторванным от дорогой и любимой родины.

— Арктика была ничьей, ибо обладать ею никто не мог, не имел достаточно крепких сил. Лишь теперь Арктика получила хозяина. Этот хозяин — Советский союз. Мы, товарищи, сейчас единственный в Арктике пловучий корабль, который встречает великий праздник трудящихся за северной границей Республики. Мы празднуем сегодня раньше, чем кто-либо на материке, ибо разница во времени составляет тринадцать часов.

Слово получил наш ледовой капитан.

— В разных местах мне приходилось встречать этот праздник — в английских и французских портах, на новых рудниках о. Вайгача, но никогда так далеко на севере я еще не встречал праздника. Однажды в г. Александровске, на Мурмане, я познакомился с известным шведским полярником — Свердрупом, приплывшем на судне «Эклипс». «Счастливый вы человек, — сказал я ему, — вы, должно быть, знаете Арктику, как самого себя». «Нет, мистер, нет, — ответил он, — я ничего еще не знаю». И он, товарищи, был прав, ибо каждый рейс не похож на другой. В этом году я вижу Арктику новыми глазами, будто никогда в ней и не бывал.

Мощные звуки «Интернационала» наполнили кают-компанию и, вырвавшись в свежий морозный воздух, полетели вдаль, к родным берегам.

В конце вечера выступило несколько человек с воспоминаниями об октябрьских днях 1917 г. Праздник окончился товарищеским ужином и обширным концертом.

В тот вечер челюскинцы совсем, кажется, забыли об окружающей их обстановке. Было весело, шумно и радостно. Хотелось жить, жить...

7 ноября «Челюскин» расцветился пестрыми флагами. Странно выглядел он, беспомощный, в праздничном убранстве, среди льдов бесконечной пустыни.

Пошел снег, мокрый и липкий. Праздничного настроения нет ни у кого. Как ни стараешься отмахнуться от мрачных мыслей, они упорно не идут из головы.

К вечеру выяснилось, что «Челюскин» оказался вовлеченным в сильное течение, несущее судно к о. Геральд, находящемуся вблизи о. Врангеля.

Тот факт, что «Челюскин» вовлечен в Геральдово течение, встревожил весь коллектив. Это течение еще мало известно науке. Известно лишь то, что все суда, попадавшие в этот полярный поток, обратно никогда не возвращались, равно как не возвращались и люди.

Американское судно «Жанетта», попав в это течение, погибло, и остатки его через много лет были обнаружены далеко на западе у берегов Гренландии. Таким образом, у полярных ученых существует гипотеза, что Геральдово течение от острова этого наименования идет резко на север, проходит где-то в районе полюса и направляется на запад.

Словом, перспективы, ожидавшие нас в тот момент, были не из приятных. Все ясно отдавали себе отчет в том, какие могут быть последствия этого дрейфа. «Челюскин»—не специально приспособленный для дрейфа во льдах, яйцеобразный «Фрам» Фритьофа Нансена. «Челюскина» раздавит гигантским сжатием полей, и люди окажутся на дрейфующем льду...

С утра лед трещал, заунывно пел от мертвой зыби, идущей с востока, с чистой воды. Скорость дрейфа все еще была большая — сорок семь метров в минуту. «Челюскина» течением разворачивало на восток, к американскому арктическому сектору. Пасмурно, чуть моросит. Впереди, на горизонте синеет несколько больших полыней, куда мы мечтаем пробраться.

Днем ходили к ближайшей полынье смотреть появившихся моржей.

Внушительным стадом плавали толстые, налитые жиром звери. Людей они не боялись, так как, видимо, никогда в жизни не видели человека. Они подплывали к краям льдин, где расположились челюскинцы. Зацепившись огромными толстыми бивнями за льдины, легко подтянув крепкими ластами свое тучное тело, подолгу разглядывали маленькими, заплывшими жиром глазками людей, прислушиваясь к хрипящим звукам биолога В. Стаханова, ловко подражавшего моржам.

Приплыли круглоголовые самки, с коричневой толстой шубой, с прелестными малышами, ловко нырявшими вокруг них. Приплыли огромные, обрюзгшие, седые, израненные клыками любвеобильных соперников старики — самцы. Выкатив от любопытства круглые глазки, медленно, важно поворачивая головы, тяжко

отдуваясь, выпуская клубы пара в воздух, они внимательно смотрели на нас, в то время, как мы с неменьшим вниманием — на них.

— Вот это зоопарк, — восхищается капитан, — чтоб увидеть такую картину, право, стоит ходить в Арктику.

Шумный тяжелый сап десятков моржей, у которых из широких ноздрей валит густой белый пар, перемешался с восторгами челюскинцев.

В моржей не стреляли, несмотря на протесты ярого охотника Л. И. Белопольского. Было жаль убивать беззащитных животных.

«Челюскина» между тем настойчиво дрейфовало на норд-ост. Скорость, правда, уменьшилась, но все же достигала три четверти мили в час. По общему мнению всех наших ученых, судно вовлечено в Геральдово течение, которое наиболее опасно для «Челюскина». Где-то впереди за туманным горизонтом мыс Хоп на побережьи Аляски. По этому случаю штурман Б. И. Виноградов сострил:

— Не говори хоп, пока не перескочишь.

Нас гонит к белому пятну восточной Арктики — совершенно неисследованному району, в центре которого так называемый полюс неизвестности.

В. И. Воронин страшно нервничал, сильно переживая невольное отступление. Он потерял сон, аппетит, по палубе бродит бледным, опустив руки.

— Что делать, как прекратить этот проклятый дрейф?

В своей каюте он поминутно вскакивает с кресла, с ожесточением барабанит пальцем в толстое стекло барометра. Он с нетерпением ждет штормовых нордовых ветров, которые разнесут наше, полное мелких трещин, ледяное поле в куски.

Получили сведения, что над японским городом Хакодате пронесся дикий тайфун, принесший массовые разрушения. Метеорологи склонны объяснять наш внезапный обратный дрейф, по времени совпавший с тайфуном, остатками штормовых волн, выкинувших застрявшую в Беринговом проливе ледяную пробку, а вместе с ней и нас далеко на север.

Может быть, это и есть основная причина, но от этого нисколько не легче.

— Нас все гонят и гонят ветров табуны, — печально напевает Б. Г. Могилевич.

Инженер-кораблестроитель П. Г. Расс ходил на разведку от кормы «Челюскина» назад. По его словам, в двух милях от судна он видел полынью шириной в три мили, а дальше — разреженный лед вплоть до кромки. Он заявил, что «Челюскин» сможет пройти, идя по своему старому пути, тем более, что встретятся две небольшие перемычки льда.

Капитан этому заявлению не поверил.

— Сам пойду, проверю своими глазами, — сказал он.

Старший механик Н. К. Матусевич доложил начальнику экспедиции, что у нас всего только шестьсот шестьдесят тонн угля. Считая ежесуточный расход в три тонны, или сто тонн в месяц, угольные запасы на «Челюскине — шестимесячные. А что будет весной, когда придется выбиваться из льдов?

На следующий день, к обеду возвратились ходившие на лыжах в поисках удобного пути для выхода «Челюскина» В. И. Воронин и П. Г. Расс.

— Двигаться машиной бесполезно, — констатировал капитан. Если вчера, как уверяет Расс, и были полыньи, то сегодня их нет...

10 ноября «Челюскин» уже оказался в двух градусах или в ста двадцати милях от наиболее южного места у Диомидовых островов и в трех стах милях от бухты Провидения. Дрейф — норд-норд-ост— три четверти мили в час.

Вечером в каюте О. Ю. Шмидта состоялось совещание специалистов, обсудивших создавшееся положение судна, дрейфующего с прежней скоростью на север.

В каюту пришли молчаливые, с хмурыми напряженными лицами и стиснутыми губами. Быстро расположились на стульях, бросая строгие вопрошающие взгляды на начальника, точно пытаясь угадать его мысли.

— Я просил вас собраться, — встал с дивана О. Ю. Шмидт,— для того, чтобы выслушать соображения Владимира Ивановича и обсудить положение, в котором очутился «Челюскин». Мы, товарищи, сделали очень много, и в трудные, тяжелые для экспедиции дни не теряли мужества. Но сейчас мы оказались в очень своеобразном положении. В этих районах мы еще никогда не бывали, а тем более в такое позднее время года. Я прошу Владимира Ивановича, который особо внимательно изучает наше положение, сделать нам сообщение.

Капитан окинул всех пристальным взглядом и медленно провел рукой по волосам.

— Продвигаясь узкими каналами к мысу Сердце-Камень,— устало начал он речь, — мы попали там в тяжелое положение. Нас сковало огромное ледяное поле, диаметром в несколько десятков миль. С этой льдиной нас отдрейфовало к Берингову проливу и оттуда — обратно на север. Эта история, товарищи, вам всем знакома, поэтому я не буду останавливаться на подробностях.

— Вчера я ходил с инженером Рассом на кромку, по тому направлению, как сюда шли. Я хотел этот путь использовать для выхода из льдов, но, к сожалению, это не удастся сделать. Из пяти миль, которые нам нужно будет пройти, около двух миль—проходимы, но остальное расстояние для раненого и широкого «Челюскина» недостижимо. Самим, своими силами сделать ничего нельзя. Придется целый месяц разбивать судном и людьми толстый лед, чтобы пройти к передней полынье. Сжатий пока не жду. У меня все еще осталась надежда на штормовую волну, которая разобьет поле. Но когда смотришь на календарь и видишь, что уже десятое ноября, то приходится сильно призадумываться над нашим будущим...

— Какую помощь нам может оказать ледорез «Литке»? — спрашивает Отто Юльевич.

— Я не знаю его в теперешнем состоянии, — уклончиво отвечает капитан.

Слово получает гидрограф П. К. Хмызников. Он говорит быстро, явно волнуясь:

— Мы находимся сейчас в несколько иных условиях, чем в районе мыса Сердце-Камень. Там мы дрейфовали главным образом под влиянием ветров, здесь же — под влиянием течений. Если бы мы там застряли, то это был бы вопрос только одной зимовки. Сейчас же у нас совершенно другие условия. Мы попали в течение, известное науке как течение на норд, которое разделяется у мыса Хоп на две ветви: Геральдская банка и мыс Барроу. Куда нас потащит — сейчас трудно сказать. Наше положение чрезвычайно серьезно уже потому, что при обоих вариантах, при зимовке в неудобных местах — гарантии на выход в чистую воду у нас нет и в следующем году.

— Может случиться, что течение ослабнет, и «Челюскина» поставит где-то около американского побережья. Но на это надежд очень мало. Скорее всего, я ожидаю продолжительный полярный дрейф,

который будет очень тяжелым, если не катастрофическим, ибо судно к этому совершенно не приспособлено. Понятно, что в связи с таким положением встает вопрос о помощи. Мне кажется, помощь «Литке» в настоящий момент для нас будет реальной. Он или выведет «Челюскина» из льда, или же примет на борт большую часть экспедиционного состава. Таково мое мнение.

— Если «Литке» сообщит, что выйдет на помощь, перебивает капитан, — то «Челюскин» попытается выйти навстречу. Будем взрывать льды. Но все же надо запросить о его состоянии. Я знаю, что у «Литке» одна машина дает только малый ход, а вал плохо работает...

— Я присоединяюсь к мнению Владимира Ивановича, — говорит дублер старшего помощника капитана В. В. Павлов, — надо вызывать «Литке». Глаза закрывать на опасности не следует. Надо использовать каждую возможность для вывоза лишних во время зимовки людей.

— Я обследовал течь в междудонном пространстве,— выступает старший механик П. К. Матусевич. — Мне стало ясно, что «Челюскин» бил лед днищами № 1 и № 2 балласта и брюхом. Форшк течет, как решето. Я заявляю: «Челюскин» никакого сжатия не выдержит. У него нет продольных брусьев, к тому же металл при низких температурах сделается хрупким.

— Правильно,— вставляет В. И. Воронин,— корпус «Челюскина» настолько слабый, что не выдержит подъема льдом на поверхность полей. Лед будет в трюме прежде, чем его поднимет сжатием.

— Когда мы начали поход на «Челюскине», — берет слово О. Ю. Шмидт, — то был следующий основной вариант: мы пройдем насколько возможно своим ходом, а дальше — под проводкой «Красина». Таким образом наш рейс был бы первой в истории арктических плаваний проводкой судна ледоколом по всему Северному морскому пути, или же первым самостоятельным проходом не-ледокола. Но «Красин» имеет аварию одного из валов гребного винта, поэтому проводить нас не в состоянии. У него были свои большие задания по походу на р. Лену, и я решил его оставить. Больше того, я получил распоряжение пересесть у мыса Челюскина со всем составом экспедиции на «Красина», чтобы итти к Берингову проливу, а «Челюскина» отправить в Мурманск на ремонт. Но мы справились в тот момент со всеми трудностями, и этого не сделали.

— «Литке» сильно потрепан. У него сейчас не стопроцентная работоспособность. Большого труда стоило ему вывести первую группу зимовавших судов. Поэтому рассчитывать на него мы не могли и шли самостоятельно. Но все же от Берингова пролива я его не отпустил, чтобы в крайнем случае получить от него помощь. Одну попытку «Литке» сделал, но прошел менее, чем до мыса Икигур, и ушел обратно. Здесь, товарищи, все дело не только в изношенности машин, но и в моральном состоянии экипажа, проведшего долгую зимовку на севере.

— Там, где самим сделать ничего нельзя, надо обращаться за помощью. Если специалисты говорят, что «Литке» может оказать реальную помощь, если нас ждут большие трудности, лишения, полярный дрейф и т. д., то надо «Литке» вызывать.

Штурман М. Г. Марков, Н. К. Матусевич, П. К. Хмызников и И. Л. Баевский горячо поддержали начальника. Другого мнения был лишь летчик М. С. Бабушкин.

— Сейчас и в ближайшие дни будет штиль, — говорил он,— но я все же предполагаю, что поднимутся ветры и наше ледяное поле разломают. Научных данных у меня нет, но природный инстинкт, чутье и опыт говорят, что перемена ветров будет в недалеком будущем. Я считаю, что до 15 ноября надо подождать вызывать.

— Михаил Сергеевич, — улыбаясь, обратился к совещанию О. Ю. Шмидт, — поднял вопрос о сроках вызова «Литке». Я считаю, что субъективные ощущения нельзя принимать в счет.

— Правильно, Отто Юльевич, нельзя ставить вопрос с аптекарской точностью! — закричал М. Г. Марков. — Почему сейчас нельзя вызывать, а 15 ноября можно?

— Из высказанного ясно, — вставая, заявил начальник, — что как бы кто ни относился к реальной помощи «Литке», все согласны, что его надо сейчас же вызывать. Я лишь скажу от себя — будем надеяться, что пока «Литке» собирается, мы сами выйдем на чистую воду.

Итак, вопрос о вызове «Литке» был решен. Если ледорез не пробьется в район местонахождения «Челюскина», не сможет помочь нам разбить окружающие судно ледяные поля, то заберет на свой борт большую партию челюскинцев — женщин, детей, стариков, больных и нетрудоспособных для доставки на Большую землю. На «Челюскине» останется минимальное количество экипажа и экспе-

дицнонного состава, во главе с начальником и капитаном, твердо заявившими, что они никогда не покинут судно в несчастьи.

Решение О. Ю. Шмидта перенести вместе с основным составом экспедиции тяжесть зимовки произвело огромное впечатление на весь коллектив.

— Отто Юльевич никогда не бросит свой экипаж, не улетит на материк, — так убежденно заявлял коллектив, радуясь, что и в тяжелые дни с ним будет любимый начальник.

Все, кто плавал и раньше с Отто Юльевичем, прекрасно понимали, что другого решения у него и быть не могло. Не такого характера он был человек, чтобы бросить коллектив в самую тяжелую минуту.

В тот же вечер, написанная собственноручно Шмидтом, в морозный воздух полетела следующая радиограмма:

«Литке». Бочеку. Копия Николаеву, Красинскому.

Дрейф «Челюскина» продолжается в прежнем направлении со скоростью три четверти мили в час. Повидимому, мы находимся в устойчивом течении, которое грозит отнести к о. Геральда и дальше на север, в районы полярного пака. Хотя после обратного выхода из Берингова пролива наша льдина несколько уменьшилась в размерах, но наступившее и повидимому устойчивое безветрие сильно уменьшает наши надежды на разлом льдины ветром и волной. При таких условиях мы обращаемся к вам с просьбой — оказать нашему пароходу содействие в выходе из льдов силой ледореза «Литке». Зная о трудной зимовке, проведенной «Литке», и имеющихся повреждениях, мы с тяжелой душой посылаем вам эту радиограмму, однако, обстановка в данный момент более благоприятна для подхода «Литке» к нам, чем когда бы то ни было. Повидимому, «Литке» сможет, следуя между восточно-американским берегом, подойти к нашей льдине по чистой воде. От «Челюскина» до разреженного льда три четверти мили. Мы надеемся, что «Литке» сможет разломать льдину, в которую вмерзло судно, при одновременной работе «Челюскина» и взрывов. В крайнем случае, если бы льдину разломать не удалось, мы перебросили бы по льду на «Литке» большую часть людей для передачи на «Смоленск», что значительно облегчило бы нам зимовку. При необходимости «Челюскин» может дать «Литке» уголь. Просим вашего ответа.

Шмидт. Воронин».

Через полтора часа прилетел ответ:

«Челюскин». Шмидту. Воронину.

Зажигаем котлы, будем в готовности к выходу в 11 часов вечера.

Все, что будет в наших силах, с поврежденным «Литке» попытаемся сделать для оказания вам помощи.

Начэкспедиции Бочек. Капитан Николаев».

И тут же следом вторая радиограмма:

«Заслушав информацию начальника экспедиции Бочек о просьбе «Челюскина» оказать ему помощь, на митинге экипажа «Литке» единогласно принята резолюция: «Несмотря на исключительный риск при настоящем техническом состоянии «Литке», быстрыми темпами провести подготовку судна к выходу в Арктику. Приложить все усилия к тому, чтобы под испытанным руководством начальника экспедиции, капитана и парторганизации оказать помощь составу «Челюскина», выполнить задание партии и правительства по освоению Северного морского пути.

Президиум митинга Бочек, Николаев, Тарасов, Харатаев и Конев».

Утром во время завтрака О. Ю. Шмидт объявил коллективу о том, что большинство состава челюскинцев будет переброшено на «Литке». С теми же, кому придется остаться на судне, он будет лично разговаривать в своей каюте.

Сильные нордовые ветры, между тем, не позволили ледяному полю, в котором был зажат «Челюскин», далеко забраться на север — повернули сначала на запад, а затем — несколько к югу.

На судовой карте, разостланной на столе в штурманской рубке, изображен вопросительный знак, начерченный дрейфом «Челюскина». Но к большому сожалению, вопросительный знак начинает превращаться в замкнутый круг, и тогда мы снова попадем в знаменитое Геральдово течение, которое нас опять потянет на север.

По полученным Э. Кренкелем сведениям, 12 ноября утром «Литке», выйдя из бухты Провидения, вскоре же невдалеке от мыса Чаплина встретил сплошные ледяные поля и повернул на ост. Всю ночь он простоял у Диомидовых островов, выжидая окончания шторма, а затем, повернув к востоку и идя вдоль американских берегов, вошел в Полярное море.

Доктор К. А. Никитин разбил весь состав «Челюскина» по состоянию здоровья на три группы. В первую вошли те, кого обязательно нужно отправить, во вторую — кого желательно отправить и в третью — всех, кто может без опасности для здоровья остаться на длительную зимовку. Категорически доктор настаивает лишь на

вывозе всех женщин и детей на берег, в чем О. Ю. Шмидт с ним вполне солидарен.

Уже многих вызывал в свою каюту начальник для разговора. Большинство выходит оттуда красными, возбужденными, радостно заявляют товарищам:

«Я остаюсь вместе со всеми...»

Уже побывали Гаккель, Ширшов, Хмызников, Шпаковский и я, получив согласие О. Ю. Шмидта остаться на борту «Челюскина».

С утра все челюскинцы под руководством летчика М. С. Бабушкина работали на аврале, расчищая аэродром для самолета «Ш-2», который вылетит на разведку и укажет наиболее удобный путь ледорезу «Литке», находящемуся уже в тридцати милях от нас у кромки льда.

15 ноября В. И. Воронин начал работать судном, стараясь повернуть нос «Челюскина», расположенный к весту, на ост. Во время медленной обколки, на заднем ходу, когда уже было дано распоряжение итти вперед, от небольшого удара о лед, с треском и грохотом лопнул румпель рулевого управления. Под руководством старшего механика Н. К. Матусевича срочно приступили к ремонту.

Эта новая авария произвела тяжелое впечатление на коллектив. Всем стало ясно, что «Челюскин»—уже больше не боеспособное судно.

Дни становились заметно короче и темнее. В три часа дня уже спускаются сумерки.

— Скоро солнце должно совсем от нас спрятаться, — говорит метеоролог Н. Н. Комов, — наступят темные сутки...

И в эти тяжелые дни, когда зимовка казалась неизбежной, единственным выходом из создавшегося положения явился бы ледорез «Литке».

Весь вечер с начальником экспедиции на «Литке» Бочеком шли долгие разговоры.

— По мере продвижения вперед, — сообщал он по радиотелеграфу, — молодой лед встречается уже с толстыми, наторошенными полями, в которых «Литке» застревает и с трудом берет с разбега. Я прошу летчика Бабушкина сделать разведку.

— Сильный нордовый ветер, — ответил О. Ю. Шмидт, — не позволяет самолету подняться в воздух. Я полагаю, этот ветер про-

изведет значительные изменения в ледовой обстановке и разредит поля.

— Будем ожидать воздушной разведки, — закончил переговоры Бочек, — «Литке» будет держаться с расчетом благоприятного выхода обратно к кромке открытой воды. Мы очень огорчены невозможностью быстро оказать вам помощь, но все же не теряем надежды, что летная разведка позволит нам выполнить полностью всю операцию.

А через два часа прилетела совсем грустная радиограмма:

«Идя курсом вест-норд-вест, мы подошли к старому, спаянному молодым, льду, не проходимому для «Литке». Все видимое нами пространство от зюйда до норд-норд-веста покрыто льдом такого же характера. На норд тянется окрепший молодой лед, местами старый. Вынуждены продвижение вперед приостановить. Созываем судовой совет для обсуждения создавшегося положения, учитывая невозможность «Литке» при его техническом состоянии продолжать поиски прохода к «Челюскину» в это позднее навигационное время.

Бочек».

В связи с этой печальной радиограммой, по распоряжению начальника экспедиции, стали подготавливаться к отправке на «Литке» большой пешей партии в пятьдесят человек. Строители спешно сооружают легкие сани. Разрабатывается норма груза для каждого. Списки уходящих уже опубликованы.

Капитан страшно недоволен нерешительностью «Литке».

— Или итти помогать, — говорит он, — или вовсе не выходить. Что он думает нас из чистой воды вытаскивать, что ли, если трехдюймового льда боится?

17 ноября утром во время взлета с очень небольшого, расчищенного нами невдалеке от борта «Челюскина» аэродрома летчик М. С. Бабушкин, уже отделившийся от льда, из-за уменьшения оборотов мотора (был сильный мороз) резко скакнул вниз, зацепил шасси за высокий, торчащий торос и грохнулся вниз.

В результате аварии были переломаны лыжи, побиты крылья и измят фюзеляж. Мотор, к счастью, уцелел. Уцелел и Михаил Сергеевич, хотя эта авария грозила ему «капотом», когда самолет мог перевернуться на спину.

О. Ю. Шмидт, бывший свидетелем этого несчастья, подбежав к самолету, закричал:

— Ну, как? Жив? Жив? Отвечайте!

В тяжелых льдах Чукотского моря

— Да что мне на этой блохе сделается? Вот поломалась она— это жалко, — невозмутимо, точно ничего не произошло, ответил пилот, внимательно осматривая поломки.

Таким образом в довершение ко всем неприятностям мы лишились воздушного разведчика, и хоть очень слабого, но все-таки средства для доставки наиболее тяжелых больных на материк.

Узнав о случившемся, летчик Куканов с мыса Северного сообщил, что он сможет сделать воздушную разведку для «Литке» на своем самолете «Н-4». Но уже к вечеру стало известно, что при взлете он подломал стойку шасси, а запасной у него не имеется.

О. Ю. Шмидт получил от зам. председателя Совнаркома СССР тов. В. В. Куйбышева следующую радиограмму:

«Два адреса. Молния. Хабаровск, радио «Челюскин» — Шмидту. Копия «Литке» — Бочеку.

В целях координирования работы «Челюскина» и «Литке» предлагаю объединить в руках Шмидта руководство обоими судами. Учтите ограниченный запас угля на «Литке».

Эта телеграмма придала коллективу много бодрости и надежд. Теперь-то, казалось, «Литке» придется по-настоящему работать во льдах. Но вечером уже ждало разочарование.

На экстренном собрании специалистов помрачневший, как-то сразу осунувшийся О. Ю. Шмидт огласил следующую радиограмму:

«Приняв решение следовать для оказания помощи» «Челюскину», руководящий состав «Литке» исходил из следующих расчетов: быстро подойти к кромке ледяного поля, где зажат «Челюскин», и без задержки попытаться разрушить поле при помощи аммонала и осторожных ударов аварийного «Литке». Небольшой запас топлива, совершенная невозможность очутиться для «Литке» во второй вынужденной зимовке во льдах, без угля, с большой течью, совершенно не допускала другой тактики в работе. Все наши попытки на подход к вам оказались безрезультатными. Летная разведка, несмотря на ваши усилия, не состоялась. Непрерывное образование молодого льда, оставшийся семидневный запас топлива, в случае дальнейшей задержки «Литке», грозят неизбежной катастрофой не только ледорезу, но и экипажу.

— Обсудив на обширном судовом совещании создавшееся тяжелое положение, несмотря на искреннее стремление и настойчивость всего состава «Литке» оказать помощь «Челюскину», единогласно принято решение о необходимости немедленного вывода «Литке» из льдов, ибо все совершенно уверены в невозможности оказать «Челюскину» какую бы то ни было помощь. С тяжелым чувством, но вынуждены отказаться от дальнейших попыток и должны вернуться обратно. Горячо и искренно желаем всему составу «Челюскина» благополучного выхода из льдов. Мыслями вместе с вами. Переживаем все тяжести положения «Челюскина», его дрейфа и рады благополучному исходу аварии самолета.

Бочек. Николаев».

— Вот, товарищи, какие дела, — внимательно всматриваясь в хмурые лица собравшихся, сказал О. Ю. Шмидт, — я предлагаю высказаться компетентным лицам. Может быть, вы, Владимир Иванович, скажете нам свои соображения.

— Уж не знаю, что и сказать, — заерзал на стуле капитан,— ясно лишь то, что «Литке» сейчас нам не помощь и бесполезно на него рассчитывать...

— Вот и я так же думаю, товарищи, — взял слово начальник,— «Литке» придется отпустить. Помощь от него нереальна. Он все равно ничего сделать для нас не сумеет. Ведь надо понять тяжелое

моральное состояние их экипажа, только что вырвавшегося из зимовки.

Мнение начальника дружно поддержали все присутствующие — штурман М. Г. Марков, летчик М. С. Бабушкин, старший механик Н. К. Матусевич и капитан.

— Отпустить его обратно, — безнадежно махнув рукой, заявил он, — помощи от него мы все равно не дождемся...

И в тот же вечер послал ответ:

«Литке» Бочеку.

Получил вашу радиограмму с изложением тревожного положения «Литке». Считаясь с недостатком угля и сообщенными вами данными о быстром нарастании льда, согласен на обратный уход «Литке», чтобы ради спасения «Челюскина» не поставить его в столь же опасное положение. Прошу вас информировать меня каждые три часа до выхода в чистую воду, а затем — дважды в сутки.

Шмидт».

Таким образом у нас пропала последняя надежда на выход «Челюскина» в чистую воду.

Я ожидал, что в связи с неудачами, в связи с ясной теперь уже перспективой зимовки сильно упадет настроение коллектива. Но как ни странно, люди не только не загрустили, но, наоборот, как-то приободрились.

Трудно сказать, чем объясняется этот психологический поворот, но тревоги за будущее не было. Даже приятно стало от сознания, что теперь не придется ежечасно бегать в штурманскую рубку и следить за продвижением «Литке».

И вечером в кают-компании, как обычно, раздавались смех, шутки, было слышно громкое хоровое пение. Кинооператор А. Шафран и художник Ф. Решетников продемонстрировали фильм «Поход «Челюскина», в шести частях: каждая часть изображала безнадежно стоящего во льдах «Челюскина».

Самое тяжелое для человека — это неясность его положения. Теперь же каждый отдавал себе отчет в случившемся, взял себя в руки и морально был готов к испытаниям и трудностям, так возможным впереди.

На следующий день капитан снова начал работу машиной, решив попытаться развернуть нос судна на восток, с тем

чтобы старым путем проскочить к чистой воде. Надо было действовать самостоятельно, ибо надежда на помощь «Литке» пропала.

— Отто Юльевич,—заявил он начальнику,—иду ва-банк, рискую всем судном, но иду, ибо зимовать в дрейфующем льду невозможно...

О. Ю. Шмидт молчаливо кивнул головой. Другого выхода не было.

Под самым бортом «Челюскина» беспрерывно производятся взрывы, но до полудня при работе машин полным ходом не продвинулись ни на шаг. Даже не сдвинулись с места.

После обеда снова начали ход. Целый день воздух дрожал от взрывов аммонала. «Челюскин» бросался на льды, отступал и снова бросался. Пробовали развернуть судно при помощи стального троса, закинутого за огромный торос и лебедки. В. И. Воронин и инженер П. Г. Расс баграми расталкивали льдины от винта.

Кино-оператор Аркадий Шафран

Застывший на мостике штурман М. Г. Марков в валенках катается по обледенелой палубе, как на коньках, спеша перевести ручку телеграфа, чтобы скомандовать машинному отделению о перемене хода.

В результате напряженной работы через несколько дней нос «Челюскина» удалось развернуть в нужном капитану направлении. От сильного взрыва тридцати килограммов аммонала кругом судна

пошли извилистые трещины, освободившие небольшие пространства воды от льда.

Тогда В. И. Воронин стал делать, как он выражался, «ледоход»— выгонять ледяные осколки от носа к корме, а затем сильно двинулся вперед.

— Берегись, — крикнул он с мостика подрывникам, — до мыса Хоп пойдем без остановки...

22 ноября с утра жуткий штормовый девятибалльный порывистый ветер. Борта «Челюскина», стенки палубных надстроек мгновенно оледенели, покрылись толстым шершавым слоем ватина — коркой льда. Сильный шторм несет судно на запад, несколько отклоняя к северу.

Получили сообщение о том, что в бухту Провидения прибыл пароход «Смоленск» с двумя двухмоторными самолетами «АНТ-4», которые займутся вывозкой челюскинцев, предназначенных к возвращению на материк. Самолеты закончены сборкой и на-днях начнут полеты. От страшного ветра у Э. Кренкеля оборвалась антенна. В ураган ему пришлось лезть на верхушку мачты и голыми, мгновенно застывшими руками исправлять повреждение.

Стоять на вахте — делать промеры глубин, измерять направление и скорость дрейфа — настоящая мука. Все гудит, ревет, стонет. Длинная стрела мачты заунывно скрипит, тихо раскачивается. Бешеный ветер, подхватывая тучи снежинок, крутит их смерчами, заваливая сугробами палубу. Небо — черное, хмурое. В двадцати шагах ничего не видно. Из тумана и вьюги выглядывают, как-то ощерившись, громады торосов. Такой силы ураганного ветра у нас не было за всю экспедицию.

Под левым бортом — небольшая полынья, образовавшаяся от напора широкой струи воды помпы, охлаждающей холодильник. Там — миниатюрный шторм.

— Здоровый штормяга был бы здесь для спичечной коробки,— говорит вахтенный М. Г. Марков, — хотя, правда, точно такой же, как и для «Челюскина» в открытом море...

Он в меховом, заиндевевшем полушубке, с кумачовым, от ветра, лицом.

— Если б такой ветер, — продолжал он, — был в начале этого месяца, он бы расколол нашу льдину. А сейчас все смерзлось, сковалось в одну непроницаемую массу.

Захожу в каюту капитана. Владимир Иванович — в блестяще отглаженных английских брюках в полоску, в толстой синей норвежской фуфайке, с вычурными узорами, и клумпах — деревянных башмаках — верных спутников моряков.

— Приходилось ли вам, Владимир Иванович, испытывать такие дикие штормы?

— Приходилось и не раз, — покручивая шелковистые рыжие усы, улыбается он. — Однажды стояли мы в хорошо защищенной горами Кармакульской бухте на Новой Земле. Машины судна работали полным ходом против бешеных волн, и, несмотря на это, нас беспрерывно срывало с двух якорей. А второй раз попал в штормягу у норвежских берегов. Тогда у меня со стены каюты сорвало прибитый гвоздями шкаф с платьем.

Открыв широкий ящик письменного стола, он показывает мне фотографии былых экспедиций, портреты любимого сына, жены.

— Ну, это плохая карточка, — говорит он, вынимая портрет супруги. — Самая лучшая ее фотография была сделана тотчас после нашей свадьбы. Там она снята в традиционном поморском сарафане и цветистом кокошнике...

Вечером ветер усилился, смешавшись с снежным бураном. Тьма — кромешная. На палубах, полубаке и корме все завалено сугробами снега; матросы, потеряв терпение, перестали даже его убирать. А уборщица Лена Буркова, закутавшись в оленью малицу, в исступлении вертит мороженое.

— Гостей сегодня к себе приглашаю, — дрожащими губами говорит она, — на сладкое, а горького, может, сами догадаются принести.

Вахтенный матрос Саша Лесков без устали накручивает ручку колеса, определяя скорость нашего дрейфа.

— Сорок метров в минуту, — орет он, чтобы перекричать бешеный ветер.

Коротавший вечер с наушниками на голове Э. Кренкель случайно перехватил сообщение о восстановлении дипломатических отношений между СССР и Америкой. Это радостное известие навело Отто Юльевича на мысль послать в Вашингтон, на имя Наркоминдела т. Литвинова приветственную радиограмму.

Через пару дней успокоившийся эфир принес нам ответ:

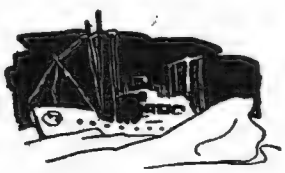
«СССР. «Челюскин». Шмидту. Через Дэтч-Харбор.

Очень признателен. Прошу принять и передать членам экспедиции и команды самое горячее приветствие и пожелания успеха в их героических усилиях, за которыми с величайшим интересом и восхищением следит весь мир.

Литвинов».

Четверо суток штормовые ветры тащили льды, а вместе с ними и «Челюскина», обратно на запад. За это время судно, описав замысловатые кривые на карте, прошло меридиан мыса Сердце-Камень и относится дрейфом к своему старому знакомому — о. Колючину, от которого полтора месяца тому назад после тяжелого аврала удалось уйти.

Вынос «Челюскина» на запад нашим руководством расценивается как положительный фактор. Теперь мы окончательно вышли из Геральдова течения, которое грозило нас занести далеко на север, в районы, никогда не посещавшиеся человеком. Поскольку зимовка является для нас неизбежной — ее лучше провести невдалеке от материка, что даст возможность самолетам вывезти наибольшее количество людей с судна на берег.



ЗИМОВКА ВО ЛЬДАХ ЧУКОТСКОГО МОРЯ

Далеко на севере, в бескрайних просторах Чукотского моря зимует «Челюскин» — маленький плавучий островок Республики Советов.

В глухую полярную ночь, в беспрерывных опасностях сжатия ледяными полями, в тревогах за целость судна, маленький коллектив, оторванный тысячами километров от своей родины, вносит свою лепту в строительство социализма, работая над огромным делом — освоения Советской Арктики.

На «Челюскине»—трудовые дни, заполненные беспрерывной работой над изучением мало известного науке района Чукотского моря.

«Полярная ночь лентяев не любит»,— говорит старая поморская пословица.

И ранним розовым утром, едва тусклое негреющее солнце выглянет на поверхность ледяной пустыни, начинается жизнь. Бригады челюскинцев выходят на работы по заготовке льда для получения питьевой воды. Собственно, трудовая жизнь на «Челюскине» не прекращается даже ночью. Круглые сутки идут бессменные вахты наблюдений за льдом, ветрами и дрейфом судна и состоянием его корпуса. Круглые сутки на вахте штурмана, палубные матросы, а также механики и кочегары, поддерживающие пар в котлах машин.

Подготовка к благоприятному проведению зимовки — вот задача, над которой работает коллектив. Утепляют жилые помещения, устанавливают в каютах чугунные печурки, в целях экономии угля — выключается центральное отопление, разбрасывают по палубе шлак, дабы стужа не пробиралась в нижние каюты.

В связи с переходом на зимовочное состояние — много неудобств: выключен водопровод. Электричество горит ограниченное время, так что каюты приходится освещать тусклыми лампами. Возможно даже переселение вниз, чтобы не отапливать продуваемые ветром надпалубные постройки.

Огромную, общесоюзного значения работу ведут наши специалисты — полярные ученые.

Гидробиолог П. П. Ширшов регулярно собирает и исследует микроскопические животные и растения, живущие в толще воды. Помимо этого, он обрабатывает собранный материал, что обычно делается в специальных лабораториях Москвы и Ленинграда, предполагая к концу зимовки иметь готовые результаты.

Гидрограф П. К. Хмызников занят исследованием солености морской воды, по которой определяются течения, что чрезвычайно важно для навигации в полярных водах. Он и географ Я. Я. Гаккель, путем тщательных астрономических наблюдений, составляют точную карту дрейфа «Челюскина» и, сопоставляя дрейф с направлением и силой ветра, получают материал о течениях Чукотского моря.

Физик И. Г. Факидов и инженер-кораблестроитель П. Г. Расс с помощью сложных приборов ведут наблюдения за корпусом судна и над действием на него сжатий ледяных полей. И. Г. Факидов производит также измерение продуктов распада радия в воздухе и при помощи специальных термометров измеряет температуру льда на различных глубинах. Эти исследования выявят количество тепла,

отдаваемого морем атмосфере через ледяной покров. В конечном счете — здесь причина возникновения ветров.

Научный работник, химичка П. Г. Лобза определяет скорость намерзания льда, что исключительно важно для навигации в Арктике. Гидробиолог А. П. Сушкина изучает придонное население моря, биолог В. С. Стаханов и охотовед Л. И. Белопольский — полярного зверя.

Словом, как ни в одну экспедицию, широко поставлена исследовательская работа и использовано вынужденное пребывание «Челюскина» в неизвестном науке Чукотском море.

Результаты этих работ, ведущихся систематически, дадут богатейший материал, дадут, наконец, возможность по-настоящему освоить восточный район Арктики.

Вечером начинается учеба. Десятки кружков — от иностранных языков до высшей математики, которую преподает сам О. Ю. Шмидт,— обслуживают весь состав экспедиции. И блестящие результаты уже налицо. Среди плотников, взятых для постройки дома на о. Врангеля, полностью ликвидирована неграмотность.

Люди, еще совсем недавно не умевшие подписать свою фамилию, с исключительной настойчивостью и любовью изучают алгебру.

Время от времени организуем вечера самодеятельности, доклады и лекции на темы, например: учение Фрейда, химика Менделеева и т. д. Регулярно работает стрелковый кружок, в котором активистом является сам О. Ю. Шмидт.

Так дружно зимует коллектив на «Челюскине». Сознание, что наша зимовка сделает ценнейший вклад в науку, в советское полярное мореплавание, в дело освоения далеких границ республики,— придает всем бодрость.

«Челюскин» постепенно принимал вид зимующего во льдах судна. Трап, спущенный с палубы на лед, теперь уже никогда не поднимался наверх. Жены колонистов о. Врангеля, установив швейные машинки в верхней кают-компании, шьют своим ребятишкам меховые шубки, меховые чулки, варежки и т. д. Весь состав экспедиции облачился в теплые ватные брюки, зеленые ватные куртки и валенки.

Из-за строгой экономии последних остатков угля слабо отапливались внутренние помещения судна. В каютах по утрам температура воздуха едва достигала плюс 3—4 градусов.

Неутомимый весельчак, любимец всего коллектива художник

Федя Решетников несколько дней под ряд остроумно разыгрывал геолога В. Стаханова и охотоведа Л. Белопольского.

Сделав из брезента ступни медведя, прикрепив к ним железные гвозди, которые должны были изображать когти, он надел эту конструкцию на свои ноги и по утрам, крадучись, обходил вокруг «Челюскина», оставляя на пушистом снегу ясные следы зверя.

Вместе с тем по судну был пущен слух, что по ночам к борту подходит огромный медведь, питающийся остатками пищи, выброшенной на лед. Среди ярых охотников началась суматоха. Целыми ночами, с винтовками в руках дежурили стрелки, мечтая о белой шкуре и сочном свежем бифштексе.

В. Стаханов и Л. Белопольский с сантиметром в руках тщательно измерили размеры ясно отпечатавшейся в снегу ступни мнимого медведя, удивляясь его громадному росту, строя на этом основании самые невероятные теории.

Розыгрыш продолжался несколько дней. Федя Решетников по утрам неутомимо подновлял следы, сбив с толку ученых и стрелков. Ночами, закоченев, просиживали охотники на палубе, но зверя убить им так и не удалось.

Не поверили в медведя только старые полярники, много раз плававшие в Арктику, видевшие и убивавшие медведей.

— Такой огромной лапы у зверя не может быть, — уверяли они, — он должен быть великаном...

Дикий хохот стоял на судне, когда эта шутка была разоблачена. Оба ученые были шокированы, неудачно пытались перевести свои исследовательские работы на шутку. Огромный же размер «медвежьих» следов объяснялся очень просто. Феде Решетникову приходилось надевать медвежьи лапы на и без того солидные валенки.

Получили две радиограммы:

«Зимующие Ленской экспедиции выражают сочувствие экипажу и комсоставу «Челюскина». Вместе с тем верят, что горечь вынужденного отступления не лишает работу в Арктике обычной энергии и инициативы. Прошу установить регулярную связь и информировать о направлении и скорости дрейфа.

Б. В. Лавров».

«С напряжением следим за вашим дрейфом. Шлем горячее сочувствие товарищам по невольной зимовке.

Нина Демме».

Гидробиолог П. П. Ширшов производит научные наблюдения

Действительно, начальник Ленской экспедиции Б. В. Лавров и начальник Земли Северной Нина Демме — наши товарищи по несчастью. Б. В. Лавров застрял на зимовку у о. Самуила в Карском море, а Нина Демме вынуждена зазимовать второй год на островах С. Каменева, ибо ледокол, везший смену колонии, не смог пробраться к Северной Земле.

24 ноября с правого борта «Челюскина» появилась длинная темная трещина шириной до восьми метров. Мелкие извилистые трещины идут во всех направлениях, переплетаясь с небольшими полыньями. Ходивший на рекогносцировку гидробиолог П. П. Ширшов рассказал, что видел свеженаторошенный лед и большое количество новых трещин.

Этим обстоятельством капитан очень доволен. Он полагает, что при штормовых ветрах в окрестностях стоянки «Челюскина» было сильное сжатие. Теперь он ожидает вполне естественного отжима

льдов, когда судно получит возможность самостоятельно итти на норд, где, по его мнению, чистой водой можно будет пробраться до берегов Аляски.

Но этой мечте, к сожалению, не суждено было сбыться.

Вечером началось сильное сжатие. Лед неистово трещал, скрипел, карабкался к борту «Челюскина». К счастью, все окончилось благополучно, не причинив судну никаких повреждений.

Изнервничавшийся и переутомившийся капитан, не раздеваясь, в меховой шапке и драповом пальто задремал на диване штурманской рубки, готовый при первых же толчках и напоре ледяных полей снова быть на ногах, чтобы командовать боем с природой.

На следующий день в 11 часов вечера в каюту О. Ю. Шмидта, где происходила очередная партия в домино, резко стукнув дверью, влетел бледный, с блестящими от возбуждения глазами капитан.

— Отто Юльевич, — прохрипел он, — началось снова сильное сжатие...

Он посмотрел на нас пристальным испытующим взглядом и, вдруг резко повернувшись, убежал.

Мы вскочили со стульев и быстро, на ходу напяливая шубы, бросились наверх на ботдек.

Еще в 7 часов вечера, когда ничто не предвещало опасности, капитан своим исключительным поморским чутьем и интуицией почувствовал что-то неладное.

— Ночь будет тяжелой, — оглядывая туманный горизонт, мрачно заявил он и попросил физика И. Г. Факидова и инженера П. Г. Расса не ложиться спать, а подежурить на палубе, наблюдая за льдом.

Сжатие началось совершенно внезапно. В темноте, где-то далеко в морозном воздухе, перебивая страшное завывание ветра, сначала тихо, а затем все громче и громче затрещал и дико заскрипел лед. Звуки росли, ширились, и вскоре раздался такой грохот, точно неистовый крик тысячной толпы.

Штормовые нордовые ветры, дувшие уже пятый день, прижали ледяное поле к береговому припаю.

И вдруг ледяные поля, охватившие тесным кольцом беззащитное судно, стали напирать на борта, ломаясь и налетая друг на друга. Ужасный треск, похожий на пушечные залпы, сопровождал первое сжатие.

Весь состав экспедиции, без сигнала и команды, немедленно выскочил на палубу, не зная, что делать, чтобы выручить судно, находящееся в трагическом положении. Гигантским напором льдов судно накренило на правый борт. Схватив за руку, меня остановил капитан:

— Беги скорее в радиорубку и скажи Кренкелю, чтобы он немедленно связался с какой-нибудь береговой радиостанцией и установил с ней постоянное дежурство...

Влетаю наверх, в узкую комнатку радиорубки, вижу, Кренкель уже в наушниках выстукивает чьи-то позывные.

— Передай Воронину,— торопится он,—что до двенадцати часов ночи нас будет слушать радиостанция мыса Северного, а после двенадцати Уэллен. Пусть он не беспокоится. С обоими радистами уже есть договоренность...

Немедленно завхоз Б. Г. Могилевич и его помощник А. А. Канцин роздали всему составу теплую одежду — тулупы и валенки. Людям приказали быть готовыми в случае аварии к сходу на дрейфующий лед. Все быстро оделись, приготовили чемоданчики и рюкзаки, упаковав самое необходимое для будущей жизни на льду.

А художник Ф. Решетников в тревоге выскочил на палубу, впопыхах укутав шею кальсонами вместо шарфа.

Кругом — кромешная тьма, жуткая стужа и бешеный ветер. Все беспомощно стоят на палубе, и, перегнувшись через реллинги, наблюдают страшную картину льда, лезущего к палубе.

В. И. Воронин носится по капитанскому мостику, отдавая распоряжения. Внешне спокоен лишь О. Ю. Шмидт. Я говорю внешне потому, что представляю себе, что делается у него на душе, у него, у начальника, несущего ответственность за целость «Челюскина» и жизнь сотни людей.

Торосы, которые еще вчера были так далеко от судна, сегодня уже под самым бортом, грозя навалиться всей своей тяжестью на подраненную обшивку «Челюскина», чтобы смять, раздавить, сделать новые пробоины.

Оба завхоза, обливаясь потом, приготовились к перегрузке продовольствия на лед. Радист Э. Кренкель уже подготовил аварийную радиостанцию, чтобы на льдине не потерять связь с материком.

Прачка Шура Горская, растерявшись, видимо, не отдавая себе отчета в своих мыслях, жалуется:

— На лед выходить нельзя — белье у меня кипятится...

А уборщица Т. Милославская второпях выскочила на палубу в лакированных туфельках. Зато тщательно подготовились к сходу на лед матери, бережно укутав ребят в теплые меховые шубки, захватив порядочный запас столь необходимых пеленок.

В трюме № 1, где сжатием срезало несколько заклепок, появилась вода высотою в два метра. Пустили в ход донку, чтобы выкачать воду и приступить к ремонту пробоины.

В 3 часа ночи сжатие так же неожиданно, как началось, прекратилось, хотя попрежнему свирепствовал дикий шторм. «Челюскин» чудом уцелел. Уцелел наш теплый, уютный дом, наше пристанище в ледяной пустыне.

— Это сжатие, — констатировал капитан, — первое предупреждение о том, что ждет дрейфующего во льдах «Челюскина» на зимовке. Надо быть ко всему, даже к худшему, готовым.

На следующее утро не спавший от волнения и дум всю ночь О. Ю. Шмидт вызвал к себе в каюту на конфиденциальную беседу обоих завхозов. Объяснив всю сложность обстановки, в которой оказался «Челюскин», он заявил:

— У меня к вам есть предложение: не ожидая повторения сжатия, подготовьте полутора-двухмесячный запас продовольствия и теплой одежды для всего состава экспедиции. Чтобы эти приготовления не произвели тяжелого впечатления, надо выполнить работу самостоятельно, по ночам. Продукты перетащите на корму и прикройте брезентами, теплую меховую одежду вытащите из трюмов и временно уложите на верхней палубе капитанского мостика. Сообщите также Э. Кренкелю, чтобы он держал наготове аварийный передатчик и аккумуляторы. К тяжелому бою мы должны быть в полной готовности.

И работа закипела. По ночам, когда ничего не подозревавший состав экспедиции мирно спал по своим каютам, Б. Г. Могилевич и А. А. Канцин хлопотали в трюмах, на спинах вытаскивая тяжелые мешки с мукой, крупой, огромные ящики с консервами, сыром и т. д. И вскоре на корме, затянутый и закутанный со всех сторон брезентами, появился загадочный груз.

— Благодарю вас, — крепко жал О. Ю. Шмидт руки героям, —

работу вы выполнили блестяще, а главное — без шума и лишних разговоров...

С этого момента экспедиция Шмидта была готова во всеоружии встретить грядущие трудности. А личный состав осторожно и тонко подготавливался начальником к тому, что его может ждать впереди.

И с мыслью о гибельных сжатиях, с перспективой схода на дрейфующий лед все как-то быстро свыклись. Прекратились даже разговоры на эту, актуальную в наших условиях, тему. Весь коллектив был спокоен, уверен в своих силах, в энергии и опытности своего руководства.

Чтобы положить конец закулисным разговорам, могущим повлиять на моральное состояние всего коллектива, в один из вечеров в нижней кают-компании было организовано общее собрание экспедиции, на котором О. Ю. Шмидт обрисовал наше положение и рассказал о видах на будущее:

— Я не теряю надежды, — заявил он, — что наше плавание обойдется без аварий. Но все же надо рассчитывать и на худшее. Проверив запасы продуктов, мы увидели, что их еще очень много, и хватит на всех года на полтора. Спальные мешки, малицы мы имеем на каждого. «Поросятам — и тем можно дать малицы» — как говорит Владимир Иванович. В первую очередь придется разумно распределить свежие продукты — лимоны, чеснок, лук и клюкву, то есть антицынготные средства. При правильной экономии — цынга нам не будет угрожать.

Моряки хорошо знают, что судно во льдах тонет медленно. В случае несчастья нам нужно будет выгрузить на лед столько продуктов, чтобы их хватило для всего коллектива до прибытия помощи с берега. Палатками, равно как и чугунными печурками, мы обеспечены полностью. Ни одна из старых иностранных полярных экспедиций — на «Фраме», «Мод», «Жаннете» и других не плавала при таком хорошем снабжении. Рядом с нами — береговые радиостанции и самолеты. Даже если бы нам пришлось покинуть судно, то мы организованно проведем время на льду в ожидании помощи правительства, которое, конечно, не оставит нас в беде.

Слово взял В. И. Воронин.

— Впереди нас — неизвестность, к которой должен быть готов весь состав экспедиции. На «Челюскине» не может быть паники.

Здесь — люди крепкие, привыкшие смотреть в глаза врагу. В случае выхода коллектива на лед, нужно будет терпеливо ожидать помощи и не стремиться уйти пешком на материк. Вспомните тяжелую драму с группой штурмана Альбанова, зимовавшей на затертом судне «Анна». Группа отправилась пешком к берегам Земли Франца Иосифа и пропала без вести. Уцелели лишь двое — штурман Альбанов и матрос Конрад. Поэтому — не производить самочинных уходов, а дружно делать общее дело.

Утром был очередной аврал по перештывке разогревшегося, дымящего угля во втором трюме. Часть челюскинцев перебросили двухнедельный запас продовольствия на лед, невдалеке от борта «Челюскина», поставили три брезентовые палатки, разостлав на полу фанеру и войлок. Одной палаткой тут же воспользовался физик И. Г. Факидов. Он установил свои приборы и стал наблюдать колебание ледяного покрова.

Четверо суток стоит неподвижно «Челюскин». Дрейф, тащивший его по своему усмотрению, прекратился. Кругом — вспаханное ледяное поле и горы нагроможденных торосов.

В Арктике наступила полярная ночь. Серые, тусклые дни стали короче, непроглядно-темные ночи — длиннее. В 2 часа дня — уже сумерки. Через несколько дней, в последний раз робко выглянет краешек блеклого солнца, чтобы снова в следующий раз взойти над пустыней 10 января. Зимовка «Челюскина» происходит в шестидесяти милях от берега, несколько западнее мыса Сердце-Камень. Сто тридцать километров отделяют нас от Берингова пролива, но это расстояние было увеличено дрейфом, крутившим нас в разных направлениях, до тысячи ста шестидесяти километров, которые мы преодолевали в течение полутора месяцев.

30 ноября, в то время как печники сооружали на левом борту «Челюскина» крытое помещение и складывали печь для таянья льда, с утра начали очередной угольный аврал. Необходимо было перекинуть сто пятьдесят тонн угля с кормового трюма в средний.

Стоял полный штиль, и работалось хорошо. Бегать по палубе с тяжелыми мешками на плечах было не жарко, ибо температура воздуха снизилась до минус 20 градусов.

М. С. Бабушкин ходил осматривать аэродром и нашел его неподходящим. Длина площадки была достаточной и равнялась шестистам метрам, но ширина — всего двадцать пять метров. Эти изме-

рения он сообщил по радио летчикам в бухту Провидения. Пилоты от такой «площадки», конечно, отказались и сообщили, что сами прилетят к нам из Уэллена на маленьком самолете «У-2», чтобы лично подыскать подходящее поле.

На судне началась азартная охота на песцов, в поисках пищи, видимо, приходивших с побережья. Всем желающим из запасов колонии О. Врангеля выдали железные пастники-капканы. Челюскинцы страшно увлеклись новым занятием. Каждое утро на лыжах, за много километров от судна, бегают их перезаряжать, возвращаясь нередко с ценной добычей.

Отсутствие тяжелой физической нагрузки вызвало потребность в физических упражнениях и спорте. По утрам ватага челюскинцев выбегала на лед, делала пробежки, серию вольных движений. Доктор Никитин регулярно, даже в самый разгар студеной полярной ночи, рано утром, чтобы никто не подглядел, выходил на палубу, снимал рубаху, приспускал брюки до колен и быстрым шагом, дрожа, посинев от мороза, обхаживал судно.

— Закаляюсь, — гордился он перед челюскинцами.

— Психует, — по-своему судил матрос М. Ткач, на вахте которого ежедневно происходили, по его выражению, «голые прогулки».

Больше всего руководящий состав «Челюскина» беспокоил уголь. Уголь для нас был ценнее продовольствия, ибо его оставалось совсем мало. Кочегарам для отопления кают уголь взвешивался килограммами. А механик М. Г. Филиппов по ночам обходил каюты, проверяя температуру воздуха, и там, где ему казалось, что ненормально тепло, он по согласованию с командованием прикрывал клапаны. Наиболее холодно было жить в крайних каютах — штурмана М. Г. Маркова, боцмана А. А. Загорского и О. Ю. Шмидта. Каюта начальника с двумя окнами на север и восток была особо подвержена резким изменениям температуры. Но наш начальник ни разу не пожаловался на ненормальную обстановку, и если бы не вмешались по собственной инициативе механики, поставившие в каюте дополнительные секции отопления, я уверен, Отто Юльевич прожил бы в холоде всю зимовку.

Перестали отапливать весь твиндек, в котором обитали плотники и колонисты о. Врангеля, каюту капитана и штурманскую рубку.

Талантливый изобретатель машинист А. Мартисов установил чугунные камельки и отапливал их смесью бензина и нефти. В этот

период вынужденного стояния во льдах особо широко развернулась работа кружков — общеобразовательного для плотников, политкружков, иностранных языков и т. д.

Проводившаяся в Москве подготовка к XVII партийному съезду на долгое время заполнила общественную жизнь коллектива. О. Ю. Шмидт по ночам регулярно записывал передаваемые материалы, которые на следующий день, в виде очередного бюллетеня, появлялись на стенке красного уголка.

Таким образом удалось достигнуть того, что вечера были загружены занятиями, и времени для хандры не было.

1 декабря, в самый разгар арктической зимы, «Челюскин» вдруг неожиданно получил возможность самостоятельно двигаться. Произошло это следующим образом.

Дувшие за последние дни штормовые ветры образовали вокруг судна крупные трещины, начавшие медленно расширяться и удлиняться. Трещины шли в направлении от носа «Челюскина» на норд-вест и чистый ост.

Вскоре от левого борта отошло прижавшее нас поле, измазанное красно-бурой окраской «Челюскина».

Немедленно с поверхности льда убрали установленные три палатки и запасы продовольствия, которым грозило очутиться в воде.

Засуетившийся, обрадовавшийся неожиданным шансам В. И. Воронин решил двинуться судном на ост, ибо к норд-весту из бочки он видел сплошные льды. После долгих попыток оторвались от примерзшего к бортам судна поля.

Вдоль длинной, извилистой полыньи «Челюскин» начал самостоятельное продвижение вперед, оставляя черные от угольной пыли льды, грязь и пустые консервные банки.

На севере — темно-синее небо — предвестник чистой воды, куда и мечтает пробраться В. И. Воронин, чтобы взять курс к побережью Аляски.

На «Челюскине» — взрыв радости, счастья. Необыкновенно приятно ощущать размеренный ритм работающих машин, тусклые звонки телеграфа, слышать мягкий плеск воды и видеть, видеть ее темную синь.

— Вот был бы номер, — восторженно хватает меня за руку боцман Толя Загорский, — если бы нам удалось в декабре вылезти в чистую воду. Борис, это был бы мировой рекорд...

Но уже на следующее утро ход судна пришлось изменить на норд-вест, ибо к осту встретили непроходимый лед. Заметался «Челюскин» в поисках наиболее легкого прохода, заметался капитан, выщупывая биноклем туманный горизонт.

Двигаемся медленно, непрерывно давая гудки — сигналы для работы лебедки, поворачивающей поломанный руль судна. Он особенно плохо слушается команды поворота на правый борт. Израненное в борьбе с тяжелыми льдами судно с трудом берет перемычки.

Палуба, ботдек и капитанский мостик переполнены обитателями кают — все с нетерпением жаждут выхода в чистую воду.

Впереди разошлась длинная полынья. Дальше идет тонкий, сплошной лед, который легко проходит «Челюскин».

— Вот бы где нам зазимовать, — мечтает старший помощник капитана С. В. Гудин, — весной отсюда бы мы наверняка вышли...

В то время как даже у самых отъявленных пессимистов головы забиты надеждами на выход, у С. В. Гудина мысли только о зимовке. Может быть, он и прав, ибо за спиной у него — огромный полярный опыт. Но сейчас его слова как-то странно слышать. Они совсем не совпадают с самостоятельным ходом «Челюскина», с громкими радостными гудками сирены, с движением вперед, туда, где мы чувствуем чистую воду.

Днем М. С. Бабушкин решил вылететь на прекрасно отремонтированном плотниками после аварии самолете «Ш-2». К моменту спуска машины на воду ветер покрепчал и стал порывистым. Самолет, который спускали при помощи лебедки, в воздухе сильно раскачало, ставило дыбом, креня на крыло. С трудом его без поломок спустили на поверхность воды, подвели к льдине и стали вычерпывать воду из гондолы.

Летчик М. С. Бабушкин и капитан В. И. Воронин попытались взять старт, но разыгравшиеся в полынье волны моментально захлестнули гондолу, обдав даже расположенный наверху мотор тучей брызг. Ветер, достигший уже большой силы, прижимал крылья самолета к поверхности воды, нос глубоко зарывался в белоснежную пену.

Бросив попытку, они стали подгребать к большой льдине. В этот момент началась пурга; острые колючие иглы снега закрывали всякую видимость.

С большим напряжением самолет был поднят на борт, причем на палубе ураганный ветер поставил его еще раз дыбом, ткнув носом в лебедку и сильно помяв правое крыло.

Откровенно говоря, все были довольны, что полет не удался, ибо в ураганный ветер и пургу с самолетом произошло бы несчастье.

Так же безрезультатно окончилась и последняя попытка «Челюскина» выйти в чистую воду. На второй день самостоятельного хода нордовые ветры окончательно закрыли полыньи.

Дни, такие еще длинные в октябре, стали короткими. Лишь на какие-нибудь три часа появлялись угрюмые сумерки. Днем, на белесом небе — розовая полоска неба от солнца и рядом — круглая бледная луна.

Мысли о том, как нам выбраться в чистую воду, как расколоть сжавшие судно льды, оказывается, мучают не только челюскинцев, но наших родных и близких на материке. Так, кинооператор Аркадий Шафран по радио получил совет от своего зятя:

«Советую на бортах судна поставить копры с тяжелыми бабами...»

Дорогой зятек, видимо, измучившийся от невозможности обнять своего любимца, явно не оценил крепости и толщины ледяных полей. К тому же — откуда у нас может быть такое оборудование?

— Тяжелых баб у нас нет, — смеялся штурман Б. Виноградов,— все легкие...

Днем О. Ю. Шмидт получил любопытную телеграмму:

«Срочно. Профессору Шмидту. «Челюскин». Арктика.

Америка чрезвычайно интересуется героической борьбой «Челюскина», Вашей экспедицией. Пресса Херста была бы очень благодарна за немедленное сообщение о победе над ледяной стихией. Наилучшие пожелания Вам, вашему храброму экипажу, с пожеланием успеха. Прошу адресовать Минтону Уэллес Интерньюс. Москва».

— Вы знаете, Отто Юльевич, — вмешался Э. Кренкель, — радисты с американских судов, плавающих в Тихом океане, наперебой предлагают свои услуги по переброске наших телеграмм на материк. Вот что значит установление дипломатических отношений...

Дни, так похожие друг на друга, потянулись еще медленнее. Изредка разве всколыхнет коллектив очередное внезапное сжатие,

Дрейф „Челюскина“ во льдах Чукотского моря

обычно оканчивавшееся благополучно. Работа по заготовке снега для вытапливания питьевой воды, учеба, отдых, лекции О. Ю. Шмидта, коллективные вечера или публичные читки любимых авторов— вот чем был занят коллектив на зимовке.

С какой-то особенной радостью срываешь листок календаря, ибо каждый день приближает нас к лету, к теплой погоде, к яркому солнцу, к полыньям и чистой воде. Все получают грустные телеграммы от родных с материка — «будь бодр», «мужайся», «держи

себя в руках», видимо, представляя себе гнетущую обстановку на зимующем судне.

Утро вставало ясное. Кристально-прозрачное, с узкой огненной полоской на небе, а однажды, на один миг показался даже багровый диск светила. Но по объяснению географа Я. Я. Гаккеля — это было не настоящее, а приподнятое рефракцией солнце. Утром и днем, до наступления сумерек, Арктика — сине-голубая, и такая четкая видимость, что различаешь каждый торос на горизонте.

В лунные ночи челюскинцы любили бродить по ледяным полям, далеко уходить от мерцающего огнями судна, лазать через изломы ропаков, чтобы посидеть на обломке тороса, помечтать, полюбоваться развернувшейся дивной панорамой, а зачастую и северным сиянием, чтобы бодрым, раскрасневшимся от мороза возвратиться на судно, завалиться на койку и крепко уснуть.

Вахтенным матросам нечего делать. Но по строго заведенному морскому трафарету они дежурят, расхаживают по палубам и скучают. По традиции машинально вбегают челюскинцы наверх в штурманскую рубку узнать о направлении ветра. А ведь, по правде сказать, нам было абсолютно безразлично, дрейфует ли судно или нет, ибо до лета, теперь это ясно, из льдов нам не выбраться. Зимовка была свершившимся фактом.

5 декабря исполнилось два месяца, как мы ушли от о. Колючина, или два месяца начала зимовки, хотя официально таковая еще не объявлена, да и в котлах до сих пор еще поддерживаем пар.

Кинооператор А. Шафран в большом горе: все химикалии для проявления ленты из-за плохой упаковки испортились. Его настойчиво развлекают беспрерывным турниром в домино, хотя это лекарство весьма слабо помогает. Теперь он не имеет возможности производить контрольные проявки для определения качества пленки. А это значит — втемную вертеть ручку аппарата, не будучи уверенным в образцовой съемке.

Произвели испытания вспомогательного динамо для получения электроэнергии, так как главную машину, в целях экономии топлива, скоро придется остановить. Лампочки по каютам стали тускло мигать, давая мало света, как в захолустном кино-театре. Питание несколько ухудшилось. Окончился запас свежего мяса, нас перевели на солонину и консервы.

— Ну вот, — раздались шутки, — начались прелести зимовки...

9 декабря вокруг «Челюскина» снова появились трещины. Большие полыньи, как известили по радио, находятся у мыса Северного, а вокруг Уэллена — чистая вода. Сообщая об этом, радистка Уэллена Людмила Шрадер с удивлением запрашивала Э. Кренкеля:

— Почему же вы не идете? Чего дожидаетесь?

Но двигаться нам некуда — кругом судна сплошные торосистые поля с мелкими трещинами, которые никак нам не могут помочь.

В Арктике происходят необычайные явления. В декабре, в самый разгар полярной ночи, казалось бы, жестоких холодов и буранов, в районе расположения «Челюскина» — прекрасная весенняя погода.

Сильные южные ветры, дувшие с материка, принесли нам тепло, мелкий назойливый дождик и температуру воздуха плюс 1,5 градуса. На палубе необычно мокро Снег на ледяных полях заметно подтаял, осел. Но солнце пропало на долгий период. Стоят темные звездные ночи. Утренние зори — в красках исключительной красоты. Край горизонта пылает гигантским пожаром. Вдали, приподнятые рефракцией, встают берега Чукотского полуострова, в частности — мыс Сердце-Камень. Высокие облака цилиндрической формы, сплющенные сильными ветрами, с невиданной скоростью мчатся на норд. И это происходит в Арктике 10 декабря на 68 градусе северной широты, когда на материке, в более южных от нас районах — уже настоящая, суровая зима.

Вчерашние трещины и полыньи значительно увеличились в своих размерах. По мнению капитана, в пятнадцати милях от нас — чистая вода. Весь вопрос в том, как долго продержатся южные ветры и сумеют ли они основательно разредить ледяные поля для выхода судна. Все дело лишь в этом, ибо «Челюскин» и экипаж находятся в боевой готовности.

Через два дня температура воздуха резко изменилась. Мороз достиг 20 градусов. Сильный ветер крутит дымящуюся поземку, засыпая обмякшие в теплые дни торосы. Дрейф судна повернул на ост и несколько к зюйду. Трещины и полыньи быстро сжало ледяными полями. Синее небо чистой воды отходит все дальше от нас.

— Ночью, во время моей вахты, — рассказывает штурман М. Г. Марков, — растянулся я на диване и задремал. И почудилось мне, что плыву я на паруснике. Нет стуков машин, звонков телеграфа. Тихо, даже не покачивает. Надув паруса, плывет мое судно в шти-

левую погоду. Вспомнил я свою юность. А ведь и правда, сейчас на «Челюскине» точно такая же обстановка, только разница в том, что палубных матросов маловато — всего пять вместо двенадцати.

16 декабря исполнилось пять месяцев со дня выхода «Челюскина» из Ленинграда в историческое плавание. В этот день, когда участники похода невольно вспоминали все тяжелые этапы пути, барометр дошел до невиданной высоты, поднявшись за 786 миллиметров. Скоро не хватит бумаги для отметки кривой давления. По мнению метеоролога Н. Н. Комова, мы попали в район прохождения антициклона.

Капитан В. И. Воронин от частого прикладывания секстана к глазу ходит с красным, отмороженным рубцом на лице.

Вторые сутки как переменилось направление ветра и изменился дрейф «Челюскина». Со скоростью одной мили в час судно несет на норд-вест. Вторые сутки — пурга и вьюга, из-за чего пришлось прекратить добычу льда для получения пресной воды.

18 декабря «Челюскин» достиг самой северной точки своего безвольного плавания — 68° 56′ северной широты — и находился в ста пяти милях от Чукотского побережья, несколько западнее о. Идлидль. Шестибалльные зюйд-вестовые ветры принесли 32 градуса мороза и туманы.

По утрам — прекрасные рассветы. Столько нежных цветов мы нигде не наблюдали. Эту окраску дает скрытое за горизонтом солнце. Небо облачное, с темными, дымными тучами.

Получили телеграмму от старых полярников.

— Вот они пишут — следим за борьбой, — говорит боцман А. Загорский, — а мы бы рады бороться, да борьбы уж давно никакой нет. Стой и жди внезапного нападения льдов.

Судовой водолаз А. Харкевич — крепкий, широкоплечий эпроновец, с большим практическим стажем и опытом, произвел ответственную работу. Спустившись в студеную воду, он забил деревянными пробками отверстия кингстона, при помощи которого в холодильники подается вода.

Надев огромный, неуклюжий скафандр, желтые тяжелые ботинки, на лебедке он был спущен под воду на деревянную подвесную платформу, загруженную для тяжести кирпичом.

Короткие пасмурно-серые дни заставили установить над поверхностью воды иллюминатор-прожектор, игравший блесками

яркого света во взбаламученной отработанным воздухом водолаза воде, круглыми пузырьками выскакивавшей из его спины. Рядом, на соседней с судном льдине, помпой накачивали воздух доктор К. Никитин, инженер-строитель В. Ремов, соревнуясь, кто больше накачает.

С водолазом установлен телефонный разговор. Далеко с глубины А. Харкевич командует — передать ли ему деревянные пробки или подтянуть самого несколько выше, чтобы удобнее было работать.

Сверху, с борта «Челюскина», чуть виден желтый круглый шлем водолаза и он сам, неловко размахивающий топором, заколачивающий пробки в отверстия кингстона.

Когда запас пробок окончился, А. Харкевич ловко всплыл на поверхность воды и с мастерством заправского пловца стал грести руками. Его быстро подтянули к краю льдины, где он встал на колени. Второй водолаз Г. Мосолов долго возился, отвинчивая туго затянутый металлический шлем.

— Зачем снимаете шлем? — заинтересовался наблюдающий за работой старший помощник капитана С. В. Гудин.

— Запотел сильно... — раздался откуда-то глухой голос.

И это в жестокий мороз, пургу и сумасшедший нордовый ветер!.. Шлем с трудом отвинтили и сняли. Показалось потное усталое лицо и жадно открытый, глотающий свежий воздух перекошенный рот. Человек сел на лед и низко опустил голову.

— Крепко устал, — сказал он.

Но уже через две минуты он снова спустился в студеную воду и так четыре часа подряд и без отдыха.

— Молодец, — похвалил его капитан, — в таких тяжелых условиях севера ни один водолаз еще не работал...

СЛОВО ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ ПРОФЕССОРУ О. Ю. ШМИДТУ

Начальник экспедиции профессор О. Ю. Шмидт дал мне интереснейшее интервью о проблеме завоевания Арктики и о рейсе «Челюскина». Эту беседу я опубликовываю полностью.

— 1933 год явился первым годом работы Главного управления Северного морского пути, в задачи которого входило не только продолжить изучение Арктики, но немедленно принять конкретные меры к практическому использованию Северного морского пути.

— Освоение территории современными методами началось с обеспечения связью. Первой задачей было — создание сети радиостанций для сообщения о погоде, а также для установления оперативной связи между пароходами и центром. В 1933 г.

выполнение этой задачи в основном закончено. Даже далекий пароход «Челюскин», зимующий в Чукотском море, имеет совершенно обеспеченную связь с Москвой через сеть полярных станций Главсевморпути. Телеграммы идут по новой линии — Архангельск — Югорский Шар — мыс Челюскин — Медвежьи острова — мыс Северный — Уэллен — пароход «Челюскин».

— На этом примере видна та огромная разница между прошлым годом, когда мы на «Сибирякове» оказались в этих же местах в очень опасном положении и, не имея регулярной связи, были вынуждены посылать радиограммы через тихоокеанские краболовные суда, случайно слышавшие наши сигналы.

— Прекрасным доказательством того, что радиосвязь в этом году на севере образцово поставлена, является тот факт, что я, находясь в тысячах километров от Москвы, великолепно осведомлен о ходе работ моего управления, результатах строительства на севере и экспедиционных плаваниях в Полярном море.

— Следующим мероприятием было обеспечить разведку самолетами, а также возможность быстрой оперативной переброски людей. Всем ясно, что авиация на севере не конкурирует с пароходным сообщением, но является необходимым условием для последнего.

— Оба труднейших участка Северного морского пути — Карское море, Чукотское море — уже в этом году имели интенсивную воздушную разведку. Летчик А. Д. Алексеев повторил свой прошлогодний рекордный полет с р. Енисея к мысу Челюскина, обеспечив разведкой прохождение одиннадцати пароходов, миновавших в этом году мыс Челюскина на восток, против десяти пароходов, прошедших за всю предыдущую историю человечества, включая и прошлогодний поход «Сибирякова».

— В Чукотском море известный деятель советской авиации Г. Д. Красинский и замечательный летчик Ф. К. Куканов произвели разведку судам Колымской экспедиции, а также и для нас. В этом году самолеты впервые оставлены на зимовку в Арктике — продолжать работу в течение всей полярной ночи.

— В мореплавании, во главе событий этого года — доставка трех пароходов с грузами в устье р. Лены и проводка туда же речных судов с р. Енисея. Эту операцию даже великий Фритьоф Нансен считал неосуществимой, между тем она кладет начало интенсивному товарообмену Якутии с западом Союза.

О. Ю. Шмидт занимается фотографией

— Близ устья р. Лены, в бухте Тикси, за год вырос морской порт со складами, бараками, двухэтажными домами, электростанциями, ремонтной мастерской и т. д. Словом, во всех концах Арктики идет огромная работа пионеров, преданных делу освоения севера, в интересах Советского союза.

— Проходя на «Челюскине» всю Советскую Арктику, мы всюду видели интенсивную стройку, даже в местах, которые в прошлом году, в момент перехода «Сибирякова», казались безжизненными.

— Поход «Челюскина» был задуман как общая проверка всего Северного морского пути с целью установления подходящего типа грузового парохода, а также выявления тех мероприятий, которые должны быть проделаны для обеспечения пути в будущем.

— Я уже раз информировал общественность о том, что «Челюскин» отнюдь не ледокол. Мы совершенно не собирались второй раз итти на ледоколе после того, как поход «Сибирякова» доказал проходимость Ледовитого океана. «Челюскин» является укрепленным для льдов грузовозом, а потому, зная, что нам предстоят большие трудности, мы имели в виду на наиболее тяжелых участках пользоваться поддержкой ледокола «Красина». Однако при сложившихся обстоятельствах «Красин» был целиком занят проводкой судов на р. Лену, и мы шли за ним только восемь часов в Карском море, после того как он принял от нас предназначенный ему уголь.

— Тем не менее «Челюскин» подошел уже 19 сентября к Колючинской губе, находящейся в двухстах восьмидесяти километрах от Берингова пролива. Этот колоссальный путь от Мурманска был пройден в сорок суток — срок очень хороший. В Колючинской губе «Челюскина» затерло льдами. Но мы настойчиво работали над освобождением судна, применив, по примеру сибиряковского похода, всеобщие авральные работы по отколке и взрыву льда.

— 5 октября произошла подвижка льдов, и наши труды дали результаты. «Челюскину» удалось выбраться и продолжать путь к Берингову проливу. Но условия оказались значительно тяжелее в связи с поздним временем года. Накопились большие массы старого льда, и происходило быстрое намерзание нового; прошлогодний лед превратился в одну сплошную массу. То отдаваясь течению, то всеми силами работая против него, мы 3 ноября были в Беринговом проливе. Путь по Ледовитому океану был пройден.

— Перед нами простирался Тихий океан, но выйти нам так и не удалось. Не будучи ледоколом, «Челюскин» не смог форсировать тяжелые льды, забившие Берингов пролив. Южный шторм и быстрое течение сильно понесли нас на север, вместе с окружающим судно льдом. Даже ледорез «Литке», подошедший к нам на помощь, не смог выколоть нас из ледяного поля.

— С тех пор «Челюскин» находится в полярном дрейфе, среди льдов Чукотского моря. Создалось своеобразное положение: мы прошли весь Великий Северный морской путь, но вместо выхода

Дрейф лагеря Шмидта

в Тихий океан очутились вторично в Ледовитом. Да, мы намеревались итти во Владивосток, но теперь, оказавшись снова в Арктике, мы используем нашу, по существу вторую, экспедицию для той же цели изучения и освоения Северного морского пути.

— В плане работ Главсевморпути на вторую пятилетку имеется экспедиция по изучению течений и режима Чукотского моря в зимний период. Предполагалось отправить со стороны Берингова пролива специальное судно с тем, чтобы оно намеренно зазимовало и, отдавшись дрейфу, произвело всесторонние научные наблюдения.

— Сложилось так, что мы сейчас, хотя и не преднамеренно, осуществляем именно это научное плавание, с той лишь разницей, что мы никогда не предполагали послать в дрейф такой большой корабль и с таким большим коллективом научных сотрудников.

— Дрейф «Челюскина» шел вначале на север, потом, постепенно замедляясь, делая остановки и петли, направился на северо-запад, в сторону пролива между о. Врангеля и материком. Кроме измерения самого дрейфа, изучения взаимодействий между ветром и течением, у нас ведутся гидрологические работы по изучению подводных течений, направленных иногда в разные стороны, состоящих из слоев воды различной температуры, отличающихся по химическому составу солей.

— Весь этот материал даст возможность построить теорию движения льдов и получить, наконец, ключ к предсказанию ледовых условий на каждый год, что, в свою очередь, позволит выбирать маршруты экспедиций и типы пароходов.

— Экспедиция на «Челюскине» снабжена продовольствием, теплой одеждой, спальными мешками в совершенно достаточном количестве. С этой стороны можно зимовки не опасаться. Несколько сложнее положение с углем. Благодаря большой грузоподъемности «Челюскина» мы смогли взять около трех тысяч тонн угля.

— Наша задача — прожить зиму максимально экономно, чтобы осталось достаточно угля для форсированного выхода из льда весной или летом. Пока что на «Челюскине» — режим полузимовочный: выключены все механизмы, кроме парового отопления, но продолжается топка одного из главных котлов и обогревание машины, чтобы, в случае изменения обстановки, быть всегда готовыми как к обороне, так и к нападению.

— Мы подготовляем полный переход на отепление кают камельками, который даст большую экономию в топливе. Но тогда машину придется разобрать и вновь получить ход можно будет только через шесть суток предварительной работы.

— Спрашивается, каковы перспективы выхода «Челюскина» из льдов?

— Зимний режим в этой части океана мы изучаем впервые. Поэтому я не могу сказать уверенно ни того, что ожидаемые в январе-феврале бури должны будут разломить льды и нас освободить, ни того, что мы окончательно зазимовали до июня месяца. Место, в котором мы находимся, вообще говоря, благоприятно для сравнительно скорого выхода. При малейшем южном ветре нас быстро несет на север, что указывает на наличие чистой воды к норду от нас.

— Так незаметно, среди напряженной работы, мы проходим уже через самый темный день. Менее чем через месяц взойдет солнце. Мы находимся в постоянной готовности. В котлах до сих пор не сброшен пар; при первой возможности мы постараемся выйти без зимовки.

— Грозит ли какая-нибудь опасность при полярном дрейфе?

— Конечно, в Арктике надо всегда быть на-чеку. Насколько можно предвидеть, единственно реальная опасность грозит нам от сжатия льдов, когда начнется весенняя их передвижка. Но эта же передвижка

На корме, занесенные снегом, лежали бочки горючего

может дать нам и освобождение. Опасность сжатия является ценой, которую мы за освобождение охотно заплатим. Бывшие у нас сжатия «Челюскин» перенес удовлетворительно, и надо сказать, что пароход, хотя и не ледокол, получив несколько поломок, в общем выдержал плавание в сравнительно хорошем состоянии.

— Но, конечно, у нас все подготовлено на крайний случай. На палубе сложены палатки, продовольствие, горючее, чтобы в случае необходимости перейти на лед. Все же население «Челюскина», состоящее из ста пяти человек, чрезмерно велико. Поскольку мы снабжены хорошо, у нас не может быть цынги. Но все же имеется несколько случаев других болезней, а также несколько товарищей, которым по состоянию здоровья лучше не зимовать в трудных условиях Арктики.

— Мы очистили вблизи «Челюскина» большое ровное ледяное поле, превратив его в аэродром. С возобновлением света мы перебросим часть состава на берег, в бухту Провидения, где построены два дома со всем оборудованием.

— Коллектив челюскинцев не только хорошо выполняет свою научную и производственную работу, но пользуется каждым свободным часом, чтобы во время зимовки повысить свою квалификацию. У нас маленький плавучий университет с лекциями, семинарами, занятиями по разнообразным предметам, от иностранных языков до высшей математики и политэкономии.

— Большим облегчением является также радиосвязь, обеспеченная опытнейшим полярником Э. Т. Кренкелем.

— Нет сомнения, что наша зимовка пройдет очень хорошо. Мы получаем многочисленные приветствия от научных и общественных организаций и продолжаем чувствовать, с каким большим интересом вся страна следит за работой полярников. Это ощущение, вместе с сознанием того, что мы выполняем важнейшие задания партии и правительства, является для нас источником бодрости, энергии, при которых полярная зима не страшна.

— Что дал поход «Челюскина» в целом для определения перспектив Северного морского пути?

— Он несомненно доказал, что грузовые перевозки по всему протяжению Ледовитого океана вполне возможны. Океан — проходим в сроки, гарантирующие, при обеспечении необходимых условий, проход судов в одну навигацию.

— Выше я указал на два труднейших участка Северного морского пути. В отдельных местах обоих участков, притом в разные годы и в разных местах, образуются труднопроходимые заторы льдов, иногда протяжением в несколько десятков километров. Застряв на такой мертвой точке, судно рискует запоздать к выходу. Отсюда вывод: для будущей организации плавания на обоих трудных участках надо держать летом по сильному ледоколу для помощи проходящим судам. В этих же местах надо значительно усилить воздушную разведку, углубить ее в сторону океана, так как часто может оказаться, что дальше на север океан проходимее, чем у берегов. Задачи нашего ледокольного флота увеличиваются с каждым годом. Поэтому необходимо срочно приступить к ледоколостроению, что уже решено правительством.

Так высказывался О. Ю. Шмидт — не только блестящий начальник ряда крупнейших полярных советских экспедиций, но большой друг, настоящий товарищ всего коллектива. Это он умел так тонко и незаметно заглядывать во все мелочи экспедиционной жизни, быть в центре и радостей и тяжелых переживаний всего коллектива. Прекрасная, товарищеская, трудовая атмосфера, царившая во все время долгого плавания «Челюскина», — заслуга, главным образом, Отто Юльевича Шмидта.

21 декабря, получив сообщение о том, что летчик А. Ляпидевский на тяжелом самолете «АНТ-4» благополучно прилетел из бухты Провидения в Уэллен, приступили к сооружению нового аэродрома. Посадочную площадку выбирал сам М. С. Бабушкин, наметив бывшую полынью — большое ровное поле, затянувшееся крепким льдом.

Всем коллективом два дня работали до темноты, скалывая торосы и подравнивая поверхность поля. Пришедший с аврала художник Федя Решетников, совершенно измучившись тяжелой дорогой по торосам и глубокому снегу, заявил:

— Самое трудное в этой работе—это дорога туда и обратно. Здесь даже лодырничать нельзя — домой ведь никто не принесет...

Вечером состоялось общее собрание коллектива, обсудившее вопрос переброски людей самолетом на берег.

— Наиболее актуальная тема, — заявил О. Ю. Шмидт, — которая нас всех сейчас интересует, это вопрос о переброске части людей на самолетах. Сейчас мы находимся на зимовочном по-

ложении. Зимовку, я надеюсь, мы перенесем хорошо. С «Литке» у нас ничего не вышло, и нам не удалось освободиться от большого количества людей. Только сегодня летчик А. Ляпидевский прилетел в Уэллен. Первоначально он был назначен вывозить больных с зимующих пароходов. Но теперь его задачи расширяются. Он должен будет уменьшить состав нашего судна, ибо дрейфовать на «Челюскине» с женщинами, детьми и больными, когда возможны всякие осложнения,— весьма рискованно. Во всяком случае мы постараемся в первую очередь отправить на берег хоть небольшую часть состава, предоставив возможность самолету перевозить людей также и с трех зимующих пароходов.

В первую очередь я намерен отправить женщин и детей, затем больных, «болезноватых», то есть тех, которые предрасположены к заболеваниям, и тех, кому по деловым соображениям надо быть на материке. Лично я, товарищи, не улечу и останусь на «Челюскине».

Самолет самое раннее может вылететь к нам послезавтра. А поэтому надо хорошо подготовить аэродром. В наших общих интересах использовать возможность переброски людей, ибо это даст нам большую экономию в угле, воде, продовольствии и т. д.

— А нельзя ли на самолете доставить оленины? — выскочил страшный обжора, метеоролог Н. Шпаковский, — вот было бы хорошо!..

— Кто о чем, а он все о жратве, — недовольно буркнул В. И. Воронин.

— Попросим, — улыбается знающий его непомерный аппетит О. Ю. Шмидт, — может быть, и доставят.

В заключение завхоз экспедиции Б. Г. Могилевич сделал сообщение о состоянии и наличии продуктов на судне. По его словам, основными продуктами питания коллектив обеспечен на всю долгую зимовку.

Утром в верхней кают-компании на стене, собирая толпы челюскинцев, появился первый список отъезжающих.

«В случае прибытия самолетов, — гласил приказ, — в первую очередь будут отправлены следующие товарищи: Буйко с ребенком, Васильева с ребенком, Киселев — кочегар, Баевский — помнач экспедиции, Копусов — помнач экспедиции, Рыцк — жена геолога, Рудас — прислуга, Лобза — химик, Стаханов — биолог, Но-

вицкий — фотограф, Иванов — механик. Этим товарищам собраться сегодня в пять часов вечера в верхней кают-компании.

Начэкспедиции О. Шмидт».

— Так вот, товарищи, — начал начальник разговор с отъезжающими, — первый список вам уж известен. На собрании я вам говорил, почему составлен такой список. Самолет из-за непогоды может и не прилететь. Но этот список будет действителен для первой прилетевшей к нам машине. Летчики сообщили, что одновременно смогут вывезти десять человек. Но так как на поверхности льда аэродрома выступила морская соль, то может случиться, что придется уменьшить количество пассажиров, которых мы будем снимать с конца списка. И к этой неприятности, товарищи, тоже будьте готовы. Каждому разрешается взять с собою десять килограммов багажа, за исключением кинопленки, которую целиком вывозим.

— Летчик М. С. Бабушкин предупреждает, что, отправляясь в дорогу, не надо тепло одеваться, ибо путь к аэродрому очень тяжелый, вы вспотеете, а в самолете, на диком ветру — простудитесь. Все остающиеся на судне вещи сдайте завхозу Б. Могилевичу на хранение. Разумеется, мы — не страховая контора, но уж если потонем, то выплатим стоимость вещей деньгами. Средствами на питание и проезд будет снабжать И. Копусов. Вот и все. Идите и подготовляйтесь к отъезду.

Физик И. Г. Факидов острит:

— Рожденный летать, зимовать не может...

В каютах уезжающих поднялась суматоха. Всем казалось, что мелочи совершенно необходимы в дороге, без них не прожить до Москвы. А приказ строго говорил о десятикилограммовой норме. Суетливо бегали за весами, тщательно взвешивали, ахали, охали и снова перебирали свои пожитки.

Особенно тяжело пришлось фотографу П. К. Новицкому. Что только он ни предпринимал, чтобы уменьшить вес своего личного багажа: срезал этикетки с каких-то коробок, вынимал шнурки из ботинок, словом, вывертывался наизнанку. А над ним смеялись челюскинцы. Зайдут ночью в каюту с весами, разбудят обычно спавшего в кожаном пальто Петра Карловича и строгим голосом скажут:

— А ну, давай перевесим пожитки...

23 декабря, в ожидании прибытия самолета все встали на рассвете, оделись и приготовились к отлету. Женщины напялили брюки и обвязались теплыми шерстяными платками. Детишки представляли собою ворох мехов, из которых улыбались краснощекие мордашки.

Но итти на аэродром так и не пришлось. Печальная радиограмма с Уэллена сообщила, что у самолета сломался насос, подающий к моторам бензин.

Разочарование тщательно собравшихся в путь было тем большее, что А. Ляпидевский отказался вылететь и завтра. Люди снова разделись и приняли нормальный челюскинский вид.

Опубликован приказ капитана об установлении премии за экономию топлива и рационализацию сжигания.

Дрейф, тянувший нас в продолжение многих дней по направлению к о. Врангеля, прекратился. Судно тихо движется к югу, снова описывая замысловатые кривые на карте. Пасмурно. Температура воздуха минус 10,7 градуса. Уже несколько дней, как прекратились чудесные розовые утренние зори.

25 декабря впервые день начал потихоньку удлиняться. «Полярная ночь» для нас окончилась. Но радости от этого нет никакой. Все так же хмуро и неприветливо. Дни попрежнему короткие, дрейф по-старому тащит в любом направлении, а возможности самостоятельно двигаться у нас нет никакой. Залезли опять на самую северную точку своего дрейфа — 69° 07′ северной широты.

Вот в этот момент капитан и я получили любопытную телеграмму от жены художника Л. В. Канторовича, плававшего с нами в прошлом году на «Сибирякове». По обычаю, она писала стишками:

«Довольно со льдами возиться,
Пора и домой возвратиться
К. Пугачева»

Страшно обрадовавшийся В. И. Воронин целый день просидел в каюте, придумывая достойный ответ.

— Я ей напишу, — поймал он меня в коридоре:

«Вейся, вейся, ветерок,
Шатай на морюшке ледок,
Дрейфом делаем кружок,
Шлем привет тебе, дружок...»

Много дней ожидали челюскинцы прилета самолета. Рано утром люди одевались, снова упаковывали немногочисленные вещи, которые разрешено было захватить с собой, шли тяжелой, длинной дорогой на далекий аэродром, долго, задумчиво вглядывались в туманное небо и разочарованные возвращались обратно на судно.

А. Ляпидевский так и не прилетел. Штормовые ветры, сильные морозы не давали возможности завести застывшие моторы, а туманы неизменно заставляли возвращаться обратно.

Наши женщины ходят в «грустях», особенно химичка П. Лобза, которой уже надоело ежедневно трепать свои нервы. Прилет самолета превратился в тему для острот.

— Существует причина, — изощрялись от скуки челюскинцы,— мешающая полетам. — Это наличие среди уезжающих И. Копусова, известного неудачника по полету на о. Врангеля, когда самолет «Н-4» летчика Ф. Куканова не смог оторваться от воды до тех пор, пока Копусов не вылез из кабинки.

— Все у нас происходит без пяти минут,— зубоскалили другие:— без пяти минут вышли в Тихий океан, без пяти минут попали в Геральдово течение, без пяти минут сход всего состава на лед, без пяти минут пешая партия на «Литке» и, наконец, без пяти минут— прилет самолета. Если так рассуждать, то и потонуть «Челюскин» не сможет...

Остротная болезнь, как зараза, распространилась по всем каютам. Но это невинное занятие ни у кого не встречало возражения. Челюскинцы веселились, как могли, не мучая себя тяжелыми думами о будущем.

— Когда же мы будем в Петропавловске? — как-то за столом спросила П. Г. Лобза.

— А когда прилетит самолет? — поинтересовалась Д. И. Васильева.

С присущей ему галантностью начальник ответил, что он, к сожалению, не пророк, и предсказать ничего не может.

Темный, мрачный декабрь с лунными ночами, красочными северными сияниями был уже позади. Становилось светлее, хотя мы, может быть, слишком оптимистически это воспринимали, так сказать, предвосхищали появление света. Попрежнему регулярно шли работы по заготовке и таянию льда для получения пресной воды, по подготовке аэродромов, ибо все еще не теряли надежды, что

Ляпидевский прилетит с Уэллена и вывезет женщин и детей на материк.

Новый год встретили торжественно и пышно — устроили общее собрание коллектива, заслушали доклад О. Ю. Шмидта о международном положении и закончили большим вечером-концертом, кукольным театром, разнохарактерным дивертисментом, с красным вином, тостами и ужином.

Самым замечательным номером нашей программы было неожиданное появление в кают-компании за ужином второго Шмидта— специально наряженного для этой цели биолога В. Стаханова, в морской форме, с массой золотых нашивок на рукавах, с приклеенной мочальной бородой.

Все собравшиеся, заранее сговорившись, устроили бурную овацию не настоящему, а поддельному Шмидту. Отто Юльевич, увидав свой прообраз, даже вскочил от удивления из-за стола и, разобравшись, принялся хохотать громким, раскатистым смехом.

Володя Стаханов прекрасно копировал жесты и мимику любимого начальника, нахально говорил громкие речи, солидно поглаживал бороду, поднимал тосты, строго приказывая добавить вина на тот стол, за которым он сидел, и в заключение публично объявил о персональных наградах членам коллектива.

Хохот стоял неудержимый, и первым веселился сам О. Ю. Шмидт, узнавая свои движения, манеры, слыша типичные фразы.

Весь день 1 января провели в музыке, пении и танцах. Авральные работы по случаю праздника были отменены.

А между тем прелести зимовки все больше и больше давали себя чувствовать. На стенке кают-компании, например, появились приказы об ограничении пользования баней, буфетом, светом в каютах и т. д. «Челюскина» успело отдрейфовать к новой северной точке— 69° 16′ северной широты. Ночью вокруг полной луны, точно обведенной циркулем, — большой молочно-белый круг.

— К ненастью, — предсказывает капитан. — Там наверху — сильные, должно быть, туманы...

Чтобы убить медленно тянущееся время, после обязательных работ все сидят по каютам — пишут, рисуют, обрабатывают научные материалы. А матрос Н. Ломоносов, по прозвищу «Пушкин», совсем потерял голову над изобретением «перпетуум мобиле».

4 января с утра задул крепкий шестибалльный порывистый ве-

Медведица и медвежонок навестили наш аэропорт

тер. Температура воздуха резко упала, снизившись до минус 27 градусов. Норд-вестовый ветер с силой гнал ледяные поля к береговому припаю.

Капитан у кормы обнаружил едва заметную трещинку, а бортмеханик Г. Валавин, ходивший на аэродром, сообщил, что на старом поле видел широкие трещины, перерезавшие весь ледяной массив. К часу дня трещина у кормы стала быстро расширяться. Лед расходился в разные стороны.

Трещина проходила вдоль левого борта, а за кормой поворачивалась перпендикулярно судну.

Уже тогда появились первые мысли о новом сжатии ледяных полей, тем более, что ветер не переставал дуть с прежней силой.

Началась паника среди охотников на песцов. Все бросились в разные стороны спасать расставленные капканы. А кочегар И. Румянцев, ушедший с раннего утра посмотреть, нет ли добычи, едва смог вернуться на судно. Настоящие реки перегородили ему путь к «Челюскину».

Трещина у кормы находится в двадцати метрах от борта судна, но капитан сильно побаивается, что при сжатии то небольшое поле, которое отделяет судно от трещины, быстро сожмет, и лед поползет на беззащитное судно.

Сжатие началось в 12 часов 30 минут ночи. Лед настойчиво полез своей тысячетонной массой на «Челюскина». Отчаянный скрежет напирающих на борт полей и заунывный вой сопровождали сильное сжатие. От ударов судно, словно в лихорадке, нервно дрожало. Льды не дыбились, не лезли на борт, но упорно и уверенно давили всей своей сокрушающей массой. Удары повторялись бесчисленное множество раз, гулко отдаваясь в пустотах трюмов.

Капитан и штурман М. Г. Марков в овчинных тулупах и мягких валенках неслышно скользят по палубам, приглядываясь к тому, как судно выносит удары. Радист Э. Кренкель тотчас потребовал запуска пародинамо, стал настойчиво вызывать береговые радиостанции, но безуспешно. Время было позднее, и радисты, видимо, спали.

— Сжатие надо устраивать во-время, ну, положим, днем, тогда и связь можно будет наладить, — смеялся Э. Кренкель, еще не потерявший своей обычной иронии.

Всем приказали надеть меховую одежду, быть готовыми к сходу на лед и к переброске продовольствия. Ледяные поля попрежнему напирали с ужасающей силой. И вдруг — резкий металлический треск с правого борта.

— Быстро осмотреть трюмы! — закричал капитан. — Боюсь, не лопнул ли шпангоут. Вызовите Расса и Факидова...

Но в трюме № 2, в том месте, откуда раздался треск, навален уголь, и выяснить — произошла ли поломка — так и не удалось. К счастью, прибыли воды в трюме не оказалось, и очередная опасность, видимо, прошла для «Челюскина» бесследно.

Наспех одевшись, застегиваясь на ходу, все выбежали на палубу слушать болезненно режущий сердце джазбанд. Только доктора К. Никитина и метеоролога Н. Шпаковского едва удалось разбудить.

— Может быть, это ложная тревога, — не верили они, уже привыкнув к постоянно висящей над нами опасности.

— Годовое жалованье я дал бы сегодня за то, чтобы заснуть,—

сказал окончательно измотавшийся, похудевший капитан. - Всю ночь мне придется продежурить на палубе. А вдруг опять сжатие начнется...

И верно, всю ночь он не сомкнет глаз. Ведь на его ответственности жизнь ста пяти человек и двое детей.

— Я помню, — продолжал он, — однажды восемнадцать норвежских зверобойных парусников попали в сжатие в Белом море. Страшная была картина. Лишь один уцелел. А стоявшие рядом были раздавлены и ушли на дно. Наше счастье, что трещина не прошла под бортом «Челюскина» и льды вокруг нас не обжало, ибо в противном случае нам был бы гроб...

Не унывал только штурман Б. Виноградов.

— Сжатие нормальное, — говорил он свою трафаретную фразу.

Люди сошли на лед посмотреть — закрыло ли сжатием трещины. Тусклый свет ручных фонариков робко скользил по огромным торосам. Трещин и полыней вокруг судна уже не было. Хаотические нагромождения навалившихся друг на друга льдин предстали пред взором наших разведчиков.

Наутро было опубликовано аварийное расписание на случай оставления судна:

«I. Предварительная тревога.

Два долгих звонка громкого боя, по которым весь наличный состав немедленно встает и одевается в верхнюю теплую одежду. Старший помощник капитана, старший механик, заведующий радиостанцией и помощник капитана немедленно являются к капитану. Заведующий хозяйством, боцман и плотник немедленно являются к старшему помощнику капитана. Общее руководство авралом и распоряжения исходят от капитана через старшего помощника.

II. Три долгих звонка громкого боя — все выходят на палубу, группируясь по бригадам, и приступают к работам, под общим руководством старшего помощника капитана и А. Боброва.

Примечание: Судовая команда разбивается на две бригады. Бригадиры: старший матрос Г. Дурасов и второй механик Ф. Тойкин. Наблюдения за исправным состоянием звонков и осве-

щением в палубах и трюмах вменяется в обязанность четвертому механику А. Колесниченко.

Капитан В. Воронин».

Вот как готовился коллектив челюскинцев к испытаниям. Весь состав был заранее разбит на три бригады. Первая должна будет в случае тревоги работать по выносу на лед продовольствия и топлива, вторая — по выносу теплой одежды, третья — радиоимущества и аварийного передатчика.

Все хорошо знали свои места на аврале, морально были готовы перенести неожиданные трудности.

За ужином, когда А. Н. Бобров зачитывал список бригад, химичка П. Г. Лобза сделала свой очередной запрос:

— А когда нам собираться и сходить на лед?

Угрюмый Бобров точно назначил срок будущего сжатия.

— В три часа ночи, — мрачно сострил он.

Но ночь прошла спокойно, и напора льдов не было.

С каждым днем заметно светлело. Несколько раз на далеком горизонте выглядывало приподнятое рефракцией кумачовое солнце. В лунные звездные ночи небо полыхало бледно-зелеными потоками северного сияния.

7 января утром, от середины борта «Челюскина» зазмеилась глубокая извилистая трещина, перерезавшая пополам огромный торос. С правого борта лед отошел от «Челюскина» на несколько метров, образовав довольно широкую полынью.

— Ночью, повидимому, был отжим льдов, — расхаживая вокруг судна, заявил капитан.

Он и физик И. Г. Факидов наблюдали, как вода в полынье размеренно дышит, колеблется с промежутками в десять-одиннадцать секунд. Они полагают, что где-то — большие пространства чистой воды, откуда до нас докатывается зыбь.

Весь январь прошел в сжатиях, тревожных думах о будущем.

— Живем, как на вулкане, в любую минуту ожидая катастрофы, — говорил капитан.

Однажды, схватив меня за руку, он стремительно вбежал в свою каюту.

— Смотри, на стенке-то настоящий луч солнца! — с восхищением кричал он.

Действительно, солнца все ждут с болезненным нетерпением, с нескрываемой радостью.

И 12 января медленно, робко показался верхний краешек яркого, настоящего солнца. Полярная ночь окончилась. Дни становились светлее. Светлее и радостнее стало на душе, точно опасности уже позади. А когда пропала луна, то все жалели, точно потеряли любимого друга.

Спускаюсь с завхозом Б. Могилевичем в кладовую, доверху наполненную продовольственными запасами.

— Подумай только, — говорит он, показывая фрукты и шоколад, сколько прекрасных и вкусных вещей у нас пропадет...

— Не пропадет, ведь капитан совершенно твердо заявил, что от сжатия пароходы тонут не сразу. За это время успеем вытащить многое.

— И верно, вытащим как можно больше, чтобы не пустить на дно.

Постоянная опасность нового сжатия ледяных полей заставила коллектив быть в вечном напряжении.

— Ну вот, день прошел благополучно, сжатия не было, — вертелось в голове.

Наконец светлеет, а это уже почти победа! Ведь выгружаться в темноте было бы непмоверно трудно.

В. И. Воронин открыто говорит, что он жалеет, что нам не было суждено зазимовать в спокойных льдах у о. Колючина. Там не было бы постоянно тревожащих сжатий, а весной, когда южными ветрами отогнало бы лед от берегов, «Челюскин» спокойно вышел бы в чистую воду.

Доктор К. А. Никитин производит взвешивание всего коллектива. По его словам, все сильно пополнели, прибавив в весе от двух до шести килограммов. Особенно обрюзг лоснящийся от вечного пота метеоролог Н. Шпаковский, да и как не растолстеть человеку с его аппетитом. Не успел пообедать, как с жадностью уплетает в каюте банку холодных мясных консервов.

Вечером состоялось собрание по вопросу о переселении в твиндек.

— Наша обязанность, — докладывал О. Ю. Шмидт, — провести зиму хорошо и постараться летом выйти в Тихий океан. «Челюскин» и выйдет, если мы его сумеем сохранить. Расход угля у нас

до сих пор еще очень большой. Какие меры нам нужно принять для экономии топлива? Основным мероприятием является общее переселение в твиндек. Надо выключить из отопления легко продуваемые ветром надпалубные постройки. Надо уменьшить кубатуру отапливаемой площади. Это несомненно, и здесь разногласий быть не может.

— На верхней палубе живут двадцать девять человек, в твиндеке — всего двадцать четыре человека. Отсюда ясно, что переселять есть куда. В твиндек переедут те челюскинцы, которые менее нуждаются в тихой обстановке, например, геолог, врач и колонисты о. Врангеля. Но кто ведет научную работу по своей специальности, тому мы обязаны сохранить хорошие условия для работы. Это относится и к комсоставу судна и к экспедиции.

— В наиболее хороших условиях у нас живет комсостав. Их придется уплотнить, вселив по одному челюскинцу на каюту. Таким работникам, как Бабушкин, Гаккель и Хмызников, я полагаю, освободят свои каюты матросы и кочегары. Конечно, можно было бы просто написать приказ. Но дело ведь не в официальном приказе, а во взаимном понимании общих интересов. Перед нами стоят большие задачи, разрешить которые могут только специалисты. Без них мы здесь бы не плавали. В предыдущих экспедициях плавали по моему настоянию журналисты, кино-фоторабо́тники, ибо голос печати, ее воздействие на общественное мнение играет большую роль при организации полярных походов. У нас нет слова — пассажир. Нет пассажира, который бы заплатил за билет. Мы все сообща выполняем трудное задание партии и правительства, а потому на судне все равны. Здесь — все челюскинцы, как в свое время был славный коллектив сибиряковцев.

— Общее дело требует, — берет слово машинист П. Петров, — чтобы научная работа продолжалась. Поэтому мы обязаны предоставить ученым возможность выполнить свои задания. Я считаю, здесь высказываться нечего. Все ясно. Если нужно каюты уступить — мы, конечно, уступим.

— Каюты команды предназначены для нас, и мы не обязаны их уступать, — так рассуждали некоторые матросы и кочегары.

— Но сознательная часть экипажа резко осуждает такие заявления товарищей. На судне научные работники так же необходимы, как и команда. На них в данное время лежит еще более ответственная

работа, нежели на кочегарах и матросах. А поэтому — уплотниться в своих каютах, а если нужно, — то совсем освободить.— Так заявили штурман Б. Виноградов и секретарь партячейки В. Задоров.

Вопрос об уплотнении был решен. Но впоследствии оказалось, что выключение из сети парового отопления второстепенных помещений дало необходимую экономию угля. Поэтому вопрос о переселениях и уплотнениях отпал сам собою.

После собрания Э. Кренкель по просьбе береговых станций давал радио-патефонный концерт. Слушали Уэллен, мыс Северный и зимующий транспорт «Анадырь».

— Слезы текут, — ответил радист мыса Северного, очаровавшись нежной мелодией.

— Сердце захватывает от наслаждения, — сообщала о своих впечатлениях радистка Уэллена Люда Шрадер.

Лунной многозвездной ночью вдали от судна происходило гигантское сжатие, к счастью, не захватившее район местоположения «Челюскина». Выскочившие в тревоге на палубу капитан, штурман М. Марков, физик И. Факидов и инженер П. Расс долго прислушивались к отдаленным раскатам налетающих друг на друга ледяных полей.

Утром с Аркадием Шафраном ходили по направлению к старому аэродрому, откуда вчера раздавался страшный треск и грохот. Ледяные поля расчерчены широкими извилистыми трещинами, причем самое замечательное то, что трещины идут через огромные, казалось бы, неприступные ледяные громады — торосы, рассекая их и обходя тонкий, вязкий, упругий молодой лед, по которому можно спокойно ходить. Ровной площадки — не найти.

Во время нашего отсутствия на судне была большая тревога. При отогревании застывшего мотора самолета «Ш-2» паяльными лампами вспыхнул брезент, покрывавший машину. Пожар угрожал взрывом бака с бензином. Исключительно организованно, быстро подоспели матросы и при помощи огнетушителей ликвидировали яркое пламя.

Сильный штормовый ветер, доходящий в порывах до девяти баллов, ревет, гудит в снастях парохода. Дикая поземка, скрывшая всякую видимость, вскоре перешла в пургу.

— С шести баллов ветер начинает гудеть, — говорит старый

опытный моряк с многолетним практическим стажем — старший механик Н. К. Матусевич.

К полудню дрейф достиг скорости тридцати метров в минуту. Солнце бесследно пропало с дымного неба.

— Для нас лучше, — развалясь на диване в своей каюте, мечтает В. И. Воронин, — не мчаться с бешеной скоростью на восток. Там можно опять попасть в Геральдово течение и быть унесенным на север. Я предпочитаю — полное отсутствие дрейфа, ибо тогда не было бы и сжатия.

Вечером в красном уголке было траурное собрание, посвященное смерти В. И. Ленина, на котором О. Ю. Шмидт поделился воспоминаниями о своих встречах с великим вождем.

Вышла и траурная стенгазета с стихотворением П. Буйко «На смерть Ленина»:

Мне прозой не писать про бурю и про страсти,
Не говорить простым речитативом — смерть,
Шестнадцать лет мы у кормила власти,
Десяток — без него мы свариваем твердь.
Была погода алчна и мятежна,
Покровом бурь кругом все зацвело.
Заводы и поля оделись в саван снежный,
Рыданьем тягостным страну свело.
Его не стало — стойкого из стойких,
Прощай, Ильич, мы не заплачем, нет,
Вслед за тобою рать мозолистых и грозных
Несет вселенной мировой Совет.
И десять лет спустя, здесь, в Арктике суровой,
Я снова вижу в этот скорбный день,
Как осеняет наш поход ледовый
Твоя, Ильич любимый, тень.

Гидрограф П. К. Хмызников, много думавший о положении «Челюскина» и перспективах выхода его в чистую воду, поделился очень интересными соображениями:

— Ледорез «Литке» 6—7 августа 1929 года, — заявил он, — от примыкавшего к Чукотскому полуострову ледяного массива прошел чистой водой почти до о. Геральда. Температура воды на поверхности моря доходила до плюс 8 градусов. Положительная температура захватывала толщу воды до двадцати-двадцати пяти сантиметров от поверхности. Свободное от льда пространство от американского бере-

га на банку Геральда и примерно — до линии норд-вестового румба от мыса Дежнева, видимо, является характерным для Чукотского моря, судя по скудным данным, которыми мы располагаем. Высокий нагрев водной толщи в указанном секторе дает основание полагать, что разрежение льда здесь происходит значительно раньше, чем под Чукотским берегом, и идет вслед за частичным очищением Берингова пролива.

— Дрейф «Челюскина» от Берингова пролива происходит пока в пределах этого свободного в летнее время от льда сектора. Следовательно, если судно не будет вынесено за его пределы, то можно ожидать раннего выхода из льдов. В 1880 году первые китобои прошли Беринговым проливом в Ледовитый океан 10 мая, а американский крейсер «Корвин», пройдя проливом 17 июня, свободно вошел в указанный сектор моря. Отсюда вывод, что у нас есть достаточно шансов ожидать выхода «Челюскина» в Берингов пролив в июне месяце, а в случае благоприятных условий — и в мае, когда, надо думать, начинают образовываться разводья.

Этот научный прогноз был хорошим подспорьем для массовой, открывшейся на судне дискуссии на тему о том, когда «Челюскин» выйдет в чистую воду. Надо сказать, что в большинстве случаев ярыми спорщиками были люди, имевшие весьма смутное представление о Чукотском море. Обычно после таких свирепых обсуждений колонист о. Врангеля В. Г. Васильев, утомившись от бесплодных попыток доказать правильность своих утверждений, махал рукой, заявляя:

— Пошел поцынговать, спорить с вами больше не буду...

«Поцынговать» на его диалекте значило — поспать.

Рационализаторы придумали новый способ экономии топлива. С сегодняшнего дня топят с перерывом от 8 до 12 часов дня и с 8 до 12 часов ночи. Первый опыт дал очень хорошие результаты: экономия угля солидная, а в каютах достаточно тепло.

С каждым днем становилось светлее. С голубого безоблачного неба светило ярчайшее солнце, поднявшись на 3 градуса выше видимого горизонта, и, казалось, что мы уже пережили самый тяжелый этап нашей вынужденной зимовки. Шла полоса сильнейших морозов, доходивших до минус 35 градусов. Вокруг судна — широкие, до полкилометра, полыньи, быстро затянувшиеся молодым тонким льдом.

— «Челюскин» стоит как бы островом, — говорит В. И. Воронин, — кругом полыньи чистой воды. Вон, видишь, какое идет сильное испарение...

Пригласив к себе в каюту, он показал книгу старого издания — руководство бюро погоды — пособие, как определять в баллах силу ветра и состояние моря:

«Определение ветра: 0 баллов — штиль, 1 балл — тихий, 2 — балла — легкий, 3 балла — слабый, 4 балла — умеренный, 5 баллов — свежий, 6 баллов — сильный, 7 баллов — крепкий, 8 баллов — очень крепкий, 9 баллов — шторм, 10 баллов — сильный шторм, 11 баллов — жестокий шторм и 12 баллов — ураган».

«При семибалльном ветре качаются стволы деревьев, гнутся большие ветки. При ходьбе против ветра испытывается значительное сопротивление. При 8 баллах — ветер ломает ветки и сухие сучья деревьев, затрудняет движения. 9 баллов — небольшие разрушения (ветер срывает домовые трубы и черепицы). 10 баллов — значительные разрушения (деревья вырываются с корнем). 11 баллов — значительные разрушения».

Здесь, видимо, фантазия автора руководства исчерпалась. Дальше шло описание состояния моря:

«0 баллов — штиль, 1 балл — спокойное море, 2 балла — слабое волнение, 3 балла — умеренное волнение, 4 балла — значительное волнение, 5 баллов — весьма значительное волнение, 6 баллов — сильное волнение, 7 баллов — очень сильное волнение, 8 баллов — бурное волнение, 9 баллов — смятение (беспорядочное волнение)».

— Ну вот, видишь, — улыбается капитан, — как по такому руководству научиться молодому моряку? Отличи мне, пожалуйста, слабое волнение от умеренного? А вот нас в свое время, — продолжает он, — учили стишкам для запоминания погоды. Наивные эти стишки, но очень правдивые.

Коль резок контур облаков,
Ко встрече с ветром будь готов.
Когда ж их контуры мягки,
Тогда все ветры далеки.
Ходят чайки по песку,
Моряку сулят тоску,
И пока не влезут в воду,
Жди штормовую погоду.
Если небо красно с вечера,
Моряку бояться нечего.
Если ж красно поутру,
Моряку не по нутру.

Если солнце село в тучу,
Берегись, получишь бучу,
Если ж солнце село в воду,
Жди хорошую погоду.

Шкипер разумный
Тогда лишь заснет,
Как только стрелка [1]
Высоко пойдет.

Коренной помор, В. И. Воронин с раннего детства связан с холодным морем.

— Земля нам мачеха, а море — наше поле, — говорит старая поморская пословица.

И весь род Ворониных — или рыбаки или морские искатели. Все пять братьев Владимира Ивановича — капитаны дальнего плавания, а дядя — Федор Воронин — на шхуне «Николай» спас австрийских полярных исследователей Пайера и Вайпрехта, открывших Землю Франца Иосифа.

Шестилетним мальчишкой — «зуйком», нацепляющим наживу на крючки, начал Владимир Иванович свой тяжелый трудовой путь. Зуйком в Поморье зовут маленькую чайку, питающуюся отбросами с корабля. Вот таким-то «зуйком» — мальчишкой без жалованья, работавшим без ограничения времени, за прокорм, и начал будущий ледовый капитан свою мореходную жизнь.

А дальше — тяжелый, полный риска и опасности путь от поваренка на парусном боте, от юнги с первым жалованьем в пятьдесят рублей и новой рубахой за полгода нечеловеческого труда—до штурмана и капитана дальнего плавания.

В мае 1918 года, уже после заключения Брестского договора, «Федор Чижов», на котором тогда плавал старшим штурманом В. И. Воронин, был пущен ко дну у Вайда-губы германской подводной лодкой. И лишь счастливая случайность сохранила жизнь будущему блестящему капитану Советского севера.

Из разговоров Э. Кренкеля с радисткой Уэллена Людмилой Шрадер стало известно, что летчики и бортмеханики мыса Северного сильно поморозили себе руки и лица из-за того, что работать приходится, не имея теплого, защищающего от ветра, ангара. По словам летчиков, от лютого мороза бензин в баках кристаллизуется.

Уже несколько дней идет тяжелая работа по отогреванию защитной от льда трубы баллера руля. Под кормой осторожно выка-

[1] Стрелка барометра.

лывают яму, часто пробивая лед до поверхности воды. Тогда,— фонтан ледяной струи, которую матросы быстро закрывают ладонью, пока кто-нибудь сбегает на судно за паклей, чтобы заткнуть дыру. А температура морской воды минус 2 градуса. Матросы уже докопались до трубы, разложили костер, оттаяли лед в трубе и уж собирались заложить тампон из тавота, чтобы труба больше не замерзала, как ночью от сильных нордовых ветров льдина под кормой дала трещину, и вода быстро наполнила яму и трубу. Таким образом вся тяжелая работа пропала даром. Придется начинать сначала, ибо руль до сих пор не провертывается.

В связи с большой сыростью во внутренних помещениях установили новые нормы отопления кают. Пар выключается с 4 до 6 часов утра, с 10 до 12 часов дня, с 16 до 18 часов вечера и с 22 до 24 часов ночи.

Зимовка начала отражаться и на быте. Очень многие перестали бриться, отпустили бороды, подолгу, в свободное от работы время, валяются на койках. А Шпаковский даже решил ходить без белья.

Начался азарт заключения пари на сроки выхода «Челюскина» в чистую воду. Баевский, Бобров, Хмызников и другие поспорили бочки вина, которые придется им ставить во Владивостоке.

Весь конец января дули жестокие нордовые ветры, дрейфовавшие нас к югу. Кругом все гудело, стонало. А ночью, лежа на койке, чувствуешь, как содрогаются стенки кают и скрипит палуба. Вдали на горизонте — круглый диск багрового и совершенно негреющего солнца. Дрейфа почти нет, что вызывает новые опасения сжатий ледяными полями.

Отсутствие дрейфа ясно указывало, что Чукотское море переполнено крепким упругим льдом, которому даже под напором штормовых ветров некуда передвигаться.

В черные полнолунные ночи слушали мощные звуки прибоя. Под действием ураганного ветра торосило, дыбило и наваливало друг на друга массивные ледяные торосы. К счастью, сжатие, охватившее огромную площадь вокруг, не затронуло местоположения «Челюскина», у борта которого обнаружили лишь несколько незначительных трещин во льду.

Утром, когда сила ветра резко упала, перед нами развернулась потрясающая картина разрушения. Вокруг «Челюскина» во всех

направлениях поломанный лед дал широкие трещины, обнажив полыньи чистой воды.

С большой радостью распрощались со студеным январем, с самым тяжелым зимним месяцем. Как-то стало вдруг хорошо, точно зимовка свалилась с плеч.

Вышел новый приказ об экономии топлива и премировании кочегаров:

«В виду введения за январь месяц ряда мероприятий по уменьшению расхода топлива, выразившегося за последние дни около 900 килограммов в сутки, а также имея в виду и дальнейшие меры сокращения, устанавливаются для бригады кочегаров следующие нормы и шкала премирования: при расходе в 900 килограммов в сутки — премия 20 процентов, при расходе в 850 килограммов — 40 процентов, при расходе в 800 килограммов — 70 процентов, и при расходе в 750 килограммов — 100 процентов. При исчислении расхода угля берется среднесуточный расход за целый месяц, и премия выдается из расчета тарифной ставки.

Капитан В. Воронин».

3 февраля метеоролог Н. Н. Комов сообщил свои наблюдения за атмосферой.

— Начиная с ноября, — заявил он, — и до середины января район дрейфа «Челюскин», Чукотское море и вся Чукотка были местом расположения мощного стационарного антициклона и арктических и воздушных масс с высоким давлением, сильными морозами, доходившими почти до 40 градусов, ясной, безоблачной погодой, с незначительными осадками и с слабыми ветрами, преимущественно южного и юго-восточного направления, которые забросили «Челюскина» далеко на север, в район о. Врангеля.

— С середины января положение начало меняться. Антициклоническое состояние погоды все чаще и чаще нарушалось довольно мощными циклонами как Охотско-Курильского происхождения, так и Мурманско-Баренцовскими. Тяжелая полярная шапка сухого, плотного арктического воздуха и мощный восточно-сибирский антициклон, оказывающий значительное влияние на погоду Чукотского моря, постепенно рассосались, уступив место бурным циклоническим порывам, с сильными северными и северо-западными ветрами. Барометрическое давление, начиная от Уэллена и до Мед-

вежьих островов, в последние восемь дней достигло в первый раз за всю зиму — одновременно на таком большом пространстве — очень низких показателей. Антициклон сдает. Ему на смену идут циклоны, а это — первый метеорологический признак начинающегося перелома погоды в преддверии весны. Циклонические северные и северо-западные ветры, которые теперь будут учащаться, должны повернуть дрейф «Челюскина» обратно к Берингову проливу, разломать льды и образовать разводья. Но они же могут помочь льдам сжать корпус парохода. Наступают дни, когда очень многое будет зависеть от испытанного руководства нашей экспедиций.

Как это ни странно, но мрачный прогноз Н. Н. Комова целиком подтвердился ровно через десять дней. 13 февраля было именно тем днем, «когда многое зависело от испытанного руководства нашей экспедиции»...

Сегодня впервые определились по солнцу, которому уже стали доверять. Наши координаты: 68°23′ северной широты и 172°31′ западной долготы.

О. Ю. Шмидт и Н. Н. Комов великолепно приняли по радио речь тов. Сталина на открывшемся в Москве XVII партсъезде. Эта речь легла в основу партработы на судне.

Вечером состоялось открытое партийное собрание с докладом начальника о начале работ XVII партсъезда. От имени коллектива съезду была послана радиограмма, в которой коллектив заверял, что великая идея тов. Сталина — освоение Северного морского пути — будет осуществлена.

Невдалеке от борта «Челюскина» физик И. Г. Факидов установил на льду легкую брезентовую палатку-лабораторию для исследовательских работ над движением льда. Он и геодезист В. Г. Васильев по очереди дежурят, наблюдая за самодельными приборами, регистрирующими передвижки ледяных полей.

Эти работы, имеющие колоссальное практическое значение, впервые были организованы в Арктике. Отто Юльевич иногда часами просиживал в палатке, наблюдая за стрелкой прибора, отмечающего где-то происходящие сжатия.

Так 8 февраля прибор зарегистрировал огромную волну колебания льда.

— Над этим прибором, — говорил И. Г. Факидов, — надо бу-

дет поработать. С его помощью можно великолепно следить за колебаниями ледяного покрова и предвидеть угрозу сжатий.

В небольших полыньях у носа «Челюскина» наши охотники В. Задоров и Л. Белопольский убили трех нерп, которыми лакомились за ужином. Мясо нерпы, а в особенности ее печонка — на вкус замечательны, правда, если хорошо отмочены в уксусе.

В 6 часов вечера — иссиня-темное небо, переходящее к западу в зеленый изумруд. Внизу — багровая заря. Изумительная по красоте картина: вся Арктика голубая, звездная. Сверкая белизной, расплескивая густые темные тени, высятся изломы торосов. Солнце с каждым днем все настойчивее поднимается выше над горизонтом, разогревая воздух до минус 11 градусов.

Ночью весь состав экспедиции проторчал на ботдеке: происходило невиданной силы и блеска северное сияние.

— Товарищ Комов, не пора ли закрыть сеанс, — смеялись челюскинцы, — все замерзли...

Яркие светлые дни разволновали фотографов и киноков, заставив их много снимать. На очередной работе по заготовке льда главным актером оказался И. Л. Баевский, или «американец», как его наименовали за стремление выехать через Америку в Москву. Стоя у лебедки, поднимающей лед, растопырив нескладно ноги, размахивая руками, он кричал: «Трави, трави!», позируя оператору А. Шафрану.

Вышел номер 1-й литературно-художественного журнала «В дрейфе» с великолепными карикатурами художника Ф. Решетникова в «Моржовом отделе».

— Вот, Отто Юльевич, что значит у нас самый разгар зимовки,— говорит Э. Кренкель, — радио мое почти не работает. С материка в сутки едва две-три телеграммы приходят. А что было в начале пути? Замучили ребята длинной перепиской.

Получив сообщение, что второй доставленный «Смоленском» в бухту Провидения самолет «АНТ-4» уже перелетел в бухту Лаврентия с тем, чтобы в ближайшие дни быть у нас, О. Ю. Шмидт распорядился отправить всех лыжников на поиски ровных полей для сооружения аэродрома.

Большинство челюскинцев ровных полей не нашло. Сильные сжатия, происходившие последние недели вокруг судна, вздыбили, наторосили ледяные поля. Только капитан и М. С. Бабушкин,

ходившие на место нашего старого аэродрома, нашли новое, по их словам, очень удобное поле для сооружения посадочной площадки. Правда, это место в трех милях от судна, но дорога — хорошая и работы по подчистке льда немного.

Ушедший на лыжах В. Е. Гуревич на обратном пути выпил чарку портвейна и от усталости и голода, ибо отгрызть кусок замерзшего бутерброда было немыслимо, быстро захмелел. Ноги его начали вырисовывать какие-то замысловатые фигуры на снегу.

— Я бы спать залег под торосом, — рассказывал он, да уж «Челюскин» был совсем недалеко.

— Ну и глупо бы сделал, — проворчал капитан, — ты заснул бы мгновенно, а назавтра мы бы обнаружили застывший труп.

12 февраля в 11 часов вечера был сильный удар по корпусу судна. В. И. Воронин и старший помощник капитана С. В. Гудин зажгли фонарь, спустились на лед, чтобы осмотреть борта «Челюскина».

— Никаких повреждений, — вернувшись, рассказал капитан,— мы не обнаружили, но за бортом, на льду оказались две трещины: одна уходила от форштевня вперед, другая — от левого борта — поперек судна. И мы сделали вывод, что в скором времени надо неминуемо ждать сильного сжатия ледяных полей вблизи судна...

А физик И. Г. Факидов, весь день проработавший над своими приборами в палатке, записал в свой дневник:

«Лед сегодня ведет себя неспокойно. Дрейф дошел до семи метров в минуту. Не знаю, что ожидает нас в эту ночь. Жизнь — как на вулкане или на передовых позициях...»

ГИБЕЛЬ «ЧЕЛЮСКИНА»

13 февраля, в 13 часов 30 минут, в 155 милях от Чукотского побережья «Челюскин» был раздавлен гигантским, еще невиданным нами сжатием ледяных полей.

Произошла самая тяжелая катастрофа, которую только можно было себе представить.

Еще ночью, в канун аварии неистовствовал штормовой нордовый ветер. Разразилась сильная снежная пурга, какой раньше никогда не было. Но все, кроме капитана и О. Ю. Шмидта, легли спать спокойными, привыкнув к столь частым тревогам.

Утром погода не изменилась. Вокруг беспомощного, зажатого льдами «Челюскина» попрежнему бушевал ветер. Черное, покрытое мрачными тучами небо едва видно.

Около часу дня дрожью корпуса судна ощутили крепкий толчок. В голове промелькнуло злое предположение:

— Где-то идет сильное сжатие, но, может быть, и на этот раз пронесет мимо нас?..

Я, помню, сидел в насквозь продуваемой ветром каюте и строчил трафаретную телеграмму на материк о том, что у нас все по-прежнему, что нового ничего нет, что все живем мечтами о близкой свободе, как вдруг с треском распахнулась дверь, и в каюту бомбой влетел раскрасневшийся, возбужденный до предела кинооператор Аркадий Шафран.

— Борис, беги скорее на лед, — на нас наступает ледяной вал!

Схватив меховую шапку, второпях позабыв о шубе, вылетаю в коридор, зову художника Федю Решетникова, с головой ушедшего в свою работу, и вместе с ним выбегаем на лед.

Перед глазами развернулась поистине страшная картина.

В сорока метрах от носа «Челюскина» со стороны передней полыньи, уже совершенно уничтоженной, с невероятным упорством и силой наступала огромная ледяная гора.

Дул сильный семибалльный нордовый ветер. Пуржило. Мороз был около 30 градусов.

Тяжелые льды перекатывались, как гребни морских волн.

Вскоре перед нами была уже гора высотой в тринадцать метров. В голове пронеслась мысль:

«Если это чудовище дойдет до борта «Челюскина», тогда от судна ничего не останется».

— Вот этот старый торос будет препятствием, — указав на огромную льдину полярного пака, стоящую поперек пути ледяного вала к «Челюскину», говорит Федя Решетников. — Эта льдина должна задержать ледяной вал...

Снова отчаянный треск и грохот, и торос, на который с надеждой указывал Федя, в момент развалился на отдельные синие куски.

С «Челюскина» — знакомый крик капитана, быстро донесенный до нас бешеным ветром:

— Все на борт... скорее...

Бросились назад. Сквозь завесу пурги вижу серый силуэт «Челюскина». На носу — согнувшиеся от ветра фигуры О. Ю. Шмидта и В. И. Воронина, видящих близость катастрофы.

Спасение шлюпок с гибнущего „Челюскина“

— Жизнь корабля измерялась часами... Теперь все силы — на выгрузку, — вспоминал потом капитан.

С верхнего капитанского мостика я видел, как от бешеного напора льдов пучились толстые борта «Челюскина» и с грохотом лопались, обнажая огромные и широкие пасти разрывов.

— Все кончено, — пронеслось в голове, — «Челюскин» доживает последние минуты...

Надо бежать на аврал по спасению и выносу на лед необходимого для существования в лагере имущества!

Спускаюсь вниз, пробегаю мимо радиорубки. Посередине каюты, расставив широко ноги, чтобы удержать равновесие и противостоять резким толчкам, с наушниками, надетыми на голову, с злыми глазами, стоит бледный, только что вскочивший с постели радист Э. Кренкель.

— Стой! — кричит он, увидя меня, — подожди хоть секунду.

Ведь я ничего не знаю, что творится там, снаружи. Слышу — толчки, беготню, крики на палубах, ну, и решил, что происходит очередное сжатие. Сейчас же установил прямую связь с Людой Шрадер из Уэллена. Что ей говорить? Что у нас происходит — объясни мне скорее...

Быстро, волнуясь, я ему рассказал о разрыве льдом левого борта, где обшивка судна раскромсана на протяжении пятнадцати метров.

— Ну, значит, сходим на лед, — мрачно констатировал Э. Кренкель.

— Так и передам в Уэллен. Зови поскорее мою бригаду по спасению аварийной радиостанции и моих помощников — радистов Иванова и Иванюка.

Через несколько минут начался аврал. Все, заранее разбитые на бригады, были уже на своих постах. Сверху, из штурманской рубки, летели на лед спальные меховые мешки, малицы. Внизу, на корме перебрасывали тяжелые ящики с консервами, мешки с мукой, крупой, широкие круги сыра, бочки с бензином, керосином и нефтью, брезентовые палатки, будущие наши дома на дрейфующем льду.

Трех любимцев всего экипажа — поросят, успевших уже превратиться в тучных свиней, долго пытались вытолкнуть за борт на лед, чтобы живьем сохранить для будущего лагеря. Но безуспешно. Свиньи настойчиво упирались, не желая сходить на дрейфующий лед. Пришлось срочно их заколоть, причем печник Д. Березин, с трогательностью хорошей няни ухаживавший за ними весь долгий поход, наотрез отказался выполнить эту, тягостную для него операцию.

Пурга попрежнему с неуемной силой летела на смертельно раненого «Челюскина». Штормовой нордовый ветер и сильный мороз создали чрезвычайно трудные условия для работы. А люди, несмотря на стужу, были мокрыми от пота, ибо тяжелые ящики с продуктами пришлось таскать не шагом, а бегом, так как все были охвачены желанием как можно больше успеть выгрузить на лед.

На наше счастье, сжатие, раздавившее «Челюскина» и разорвавшее его левый борт, фактически решившее его участь, в тот же момент прекратилось. Лед перестал давить судно. Но вместе с тем

В последний момент перед гибелью. Заканчиваем выгрузку продовольствия на лед

не начался и отжим, при котором судно немедленно ушло бы на дно.

Сжав, стиснув в своих крепких объятиях несчастное судно, льды не отпускали «Челюскина» в течение двух часов, дав нам тем самым полную возможность обеспечить себя всем необходимым.

«Уэллен. Хворостянскому, — пскрила первая радиограмма О. Ю. Шмидта, сообщавшая о катастрофе, — «Челюскин» медленно погружается в воду. Кроме машины и кочегарки, уже залитых, прибывает вода в первом и во втором номерах трюмов. Выгрузка идет усиленно. Двухмесячный запас продовольствия для всего состава — выгружен. Стараемся успеть еще выгрузить. По окончании пошлите копию моих телеграмм в Москву, в Совет Народных Комиссаров т. Куйбышеву и в Главное управление Северного морского пути т. Иоффе».

Вскоре вода хлынула в машинное отделение. Пробив борт, льды сдвинули находившийся под паром котел, сорвали трубопроводы, идущие к спасательной насосной системе, и перекосили клапаны. Этот удар, сорвавший трубопроводы, невольно сыграл нам на-руку, ибо исключил возможность взрыва котла, давление в котором успели поднять до семи атмосфер. Пар улетучился сам, быстро выйдя через многочисленные разрывы.

Кочегары Вася Громов и Боря Кукушкин в момент сжатия были в машинном отделении. На их глазах смяло холодильник, опреснитель и завалило вход за котлы. К счастью, там в этот момент никого не было.

По левому борту нижней палубы, там, где помещалась команда, сжатием разорвало стены кают. Открылись огромные пасти разрывов, и на постели, на столики повалил густой снег.

По распоряжению капитана, старший помощник С. В. Гудин и инженер П. Г. Расс топорами обрубили канаты, связывавшие бревна, доски и лес, лежавший на палубе, приготовленный для строительства дома на о. Врангеля. Это блестящее мероприятие обеспечило весь состав экспедиции на все время пребывания в лагере Шмидта топливом, ибо когда «Челюскин» пошел ко дну, то весь лес всплыл на поверхность полыньи, образовавшейся на месте гибели судна.

Судно медленно погружалось в воду, делая сильный крен на нос. На палубе продолжался аврал. Конвейером передавали друг другу по рукам на лед бесконечную вереницу продуктов, которые снизу, из трюма подавали стоящие по колено в воде, обдаваемые дождем соленых холодных брызг просачивающейся воды завхоз Б. Могилевич и его помощник А. Канцин.

Успели сгрузить весь запас продовольствия, находившийся на корме, добавили потоком ящиков из трюма, вытащили на лед несколько десятков мешков с углем, чугунные печи и, пробежав по каютам, забрали матрацы и одеяла.

Весь выгруженный на лед запас продовольствия и теплой одежды старательно оттащили подальше от гибнущего судна, боясь, что в момент ухода на дно «Челюскин» своими широкими боками обломает вокруг себя лед, поднимет большую волну, которая смоет все наши ценности.

Минут за пятнадцать до гибели судна Э. Кренкель успел сооб-

Борис Могилевич

Кабинет Севера
Обл. Библиотеки
им. А. Н. Добро...

щить в Уэллен, что судно тонет, а весь состав экспедиции уходит на лед. К этому времени общими усилиями удалось стащить с борта и самолет М. С. Бабушкина. Это произошло уже тогда, когда нос парохода был вровень со льдом.

Только один не работал, не участвовал в общем аврале — это кинооператор А. Шафран. Еще заранее ему было приказано О. Ю. Шмидтом заснять все моменты гибели судна. Расставив треногу на высоком холме, с огромным трудом вертел он ручку аппарата, едва поворачивавшуюся из-за мороза.

— У меня даже рука онемела, — вспоминал он потом. — Чувствую, что верчу с недостаточной скоростью, что на экране получится замедленная съемка, а сделать ничего не могу — сил не хватает. А тут еще случилось происшествие, от которого волосы на голове стали дыбом. У меня окончилась кассета пленки. Перезаряжаю, а в голове жуткая мысль: «От мороза кассета не влезет в аппарат». С трудом мне все-таки удалось ее втиснуть и таким образом заснять все этапы гибели судна...

Посредине радиорубки, широко расставив ноги, в наушниках, одетых на голову, стоял Эрнест Кренкель, командуя, что надо выносить в первую очередь, торопливо расспрашивая о том, что творится снаружи, ибо отойти от аппарата ему было нельзя.

Жена зимовщика о. Врангеля Д. И. Васильева, по уговору с мужем, отправившемся на общий аврал, должна была приготовить ребенка — пятимесячную Карину — и необходимые вещи к сходу на лед и ждать супруга, который вернется и поможет ей сойти.

Но в пылу авральной работы, в жаркой беготне с тяжелыми ящиками В. Васильев совершенно забыл о жене и ребенке.

Случайно, уже незадолго до гибели судна, гидробиолог П. П. Ширшов, вспомнив, что в каюте забыл свой дневник, вернулся на судно и, пробегая по коридору, был ошеломлен следующим зрелищем.

В каюте спокойно, как ни в чем не бывало, тихо расхаживала Д. И. Васильева, убаюкивая уже одетого в меховую шубку ребенка.

— Дора, — возбужденно закричал П. П. Ширшов, — что ж вы не выходите на лед, ведь судно-то гибнет, уже низко сидит в воде. Машина и трюмы давно затоплены...

Гибель „Челюскина“

Д. И. Васильева с удивлением посмотрела на раскрасневшегося юношу и невозмутимо ответила:

— Во-первых, мне неизвестно, что творится снаружи, а во-вторых, мой муж ведь обещал за нами зайти...

Словом, П. П. Ширшову пришлось позабыть о своем дневнике и срочно вытаскивать эту мужественную женщину и ребенка на лед.

— А я позабыл, — смущенно оправдывался муж, — уж очень работа была горячая...

В быстро сгущающихся сумерках «Челюскин» все глубже и глубже уходил в воду, делая резкий крен на нос и сильно задирая корму вверх.

За несколько минут до погружения матрос А. Лесков побежал на судно, чтобы спасти чайники и ложки. Он влетел в верхнюю кают-компанию, выбил дверь буфета и, нагрузившись добром, хотел уходить обратно, как в комнату хлынула вода.

Проломив дверь каюты О. Ю. Шмидта, промочив валенки, шлепая по воде, Лесков бурей выскочил через окно на палубу и перемахнул через борт.

Сын печника дяди Мити Березина в последний момент спустился в твиндек, чтобы вытащить матрацы. Все помещение было уже залито водой. Пробираться ему пришлось по столам и койкам. Забрав два матраца, он побежал к выходу и, не утерпев, в последний раз оглянулся.

— В твиндеке горели две коптилки, — рассказывал потом он. — Жалко мне стало отсюда уходить. «Прощай, теплая фатера!»— сказал я и полез по лестнице наверх...

Паники не было никакой. Все дружно, отдавая последние силы, делали общее дело, стараясь как можно больше сгрузить на лед, чтобы обеспечить себе существование в будущем лагере.

И все же много странных, нелепых случаев было в последние минуты перед гибелью судна. Вместо того, чтобы, например, быстро разбить стекло в каюте и выбросить чемодан с личными вещами, челюскинцы, удивляясь потом своей жалости, не решались ломать инвентарь, хотя через полчаса от надпалубных построек ничего не осталось.

Штурман М. Г. Марков впоследствии с удивлением рассказывал, как он в последние минуты перед гибелью судна вспомнил, что внизу в его каюте, в шкафу висит новенький английский форменный китель.

— Потеряв голову, не соображая, я бросился в каюту, шлепал по воде, промочил ноги, но все же извлек свой любимый костюм. Поднявшись наверх, я вспомнил, что в лагере читать будет нечего. И что бы вы думали? — опять полетел вниз. Схватил впопыхах третий том Шолохова «Тихий Дон» и, точно совершив важнейшее дело, успокоенный — выскочил наверх. Чудно, честное слово, чудно!.. Неужели мне нужно было из-за книги рисковать своей жизнью?

На палубе молодой матрос В. Синцов промеряет балластные.

— Батюшки! — испуганно вскрикивает он, вытягивая длинный шнур и замечая, что он целиком мокрый. — Владимир Иванович, балластные уже полны водой...

— Все на лед, — раздалась громкая команда В. И. Воронина.

Очень высоко пришлось прыгать машинисту В. Бармину и ко-

чегару В. Паршинскому, находившимся на вершине задравшейся кверху кормы.

Быстро спрыгнул капитан на лед, упал, запутавшись в длинном овчинном тулупе, а огромное толстое бревно, сорвавшееся с палубы, полетело за ним, крепко ударив по боку. Мгновенно подоспевшие товарищи сразу оттащили его в сторону. Сошел на лед и начальник экспедиции, сошел спокойно, не торопясь, точно совершая свою обычную прогулку.

На корме, среди груды наваленных ящиков, в сумраке виднелась лишь фигура завхоза Бориса Могилевича.

Как потом оказалось, работая в трюме, стараясь как можно больше выбросить продуктов на лед, он не заметил, как туда просочилась вода. Быстро сняв промокшие валенки, он надел новые сапоги со скользкой, еще не ношенной подошвой и выбежал наверх.

Мы, стоявшие в двадцати метрах от гибнущего судна, видели, как суетился и бегал по палубе Борис Могилевич, разыскивая место, откуда ему было бы удобнее спрыгнуть на лед... Он несколько раз пытался поставить ногу на край борта, но из-за сильного крена судна и новой подошвы сапог ноги его скользили, не давая упора.

— Прыгай, Борис, прыгай! — кричали ему снизу.

Надо было прыгнуть во что бы то ни стало. Прыжок был бы последним шансом спасти свою жизнь. Ведь прыгали же капитан, Паршинский и машинист Бармин с большой высоты, и все обошлось благополучно, ибо ледяной покров — в толстой пелене снега, которая самортизирует удар о лед. Но Борис, видимо, растерялся.

В это мгновение и произошло самое страшное.

С шумом и грохотом ворвался бешеный поток воды в передние трюмы. Мгновенно «Челюскин» сделал резкий крен на нос, высоко вверх задрал широкую корму, обнажив на момент руль и лопасти винта.

Бочки с бензином и нефтью, находившиеся на корме, по инерции полетели по крутому наклону вниз, и мы с ужасом увидали, как они налетели на одинокую фигурку нашего товарища, прижали к уборной, видимо, сломав ему ноги, ибо Борис как-то резко осел. На секунду в тумане беспомощно мелькнула вытянутая вверх его рука — и пропала... Бориса Могилевича мы больше не видели...

В 3 часа 50 минут широкий густой черный столб угольной пыли ринулся из затопленных трюмов в морозный воздух. Со страшным грохотом ломали ледяные глыбы надпалубные постройки быстро уходящего в воду «Челюскина».

Свистела пурга, ревел ураганный ветер. Вечерние сумерки сгустились над погибающим судном, а сто четыре человека стояли на льду, с ужасом наблюдая последнюю агонию любимого судна, не в силах приостановить катастрофу.

Это произошло в Чукотском море на 68° 16′ северной широты и 172° 51′ западной долготы.

— Дальше от судна — сейчас будет водоворот, — крикнул кто-то.

Все отбежали от клокочущего ледяного варева, перемешанного с остатками бревен.

Быстро пересчитали людей и, как все уже прекрасно знали, — одного не хватало.

Семибалльный нордовый ветер вздымал тучи снежной пыли. Пурга летела по Чукотскому морю. У полыньи, где только что разыгрался финал тяжелой полярной трагедии, в гнетущем молчании все еще стояли люди, оставшиеся без крова.

Всего лишь несколько минут тому назад, вот здесь, совсем рядом стоял родной, любимый нами красавец «Челюскин».

А сейчас, «сейчас место—гарное, точно после пожара в деревне», констатировал помрачневший печник дядя Митя Березин.

Брезентовая палатка физика И. Г. Факидова — его лаборатория для наблюдений за движением ледяных полей — оказалась первым приютом для детишек и женщин. Палатка в первую ночь не отапливалась. В ней был жуткий, пронизывающий мороз, который тщетно пытался смягчить крошечный примус.

Стало темнеть. Тяжелые свинцовые облака черной занавесью накрыли Чукотское море.

В первую ночь мы были предоставлены самим себе. Все зависело от собственной инициативы и изобретательности.

Как-то неожиданно, без предварительного сговора, подобралась группка будущих сожителей — географ Я. Я. Гаккель, гидрограф П. К. Хмызников, кинооператор А. М. Шафран, художник Ф. П. Решетников, гидробиолог П. П. Ширшов, писатель С. А. Семенов и я, приступивших к сооружению первого дома на дрейфующем льду.

Также стихийно объединились палубные матросы, кочегары, строительные рабочие и колонисты о. Врангеля. Капитан В. И. Воронин устроился со своими штурманами, а О. Ю. Шмидт — один, в своей крошечной одноместной палаточке, когда-то привезенной им с Альп, из Швейцарии.

Долго выбирали место для новостройки, бурно обсуждали вопрос, где лед должен быть понадежнее, крепче, и, не найдя точного ответа на эти сложные вопросы, решили раскинуть наш маленький, насквозь продуваемый ветром домик невдалеке от палатки И. Г. Факидова.

— Никто ведь, друзья, не сможет предсказать, где пройдет капризная трещина, — убеждал гидрограф П. К. Хмызников, — ставьте палатку в любом месте...

Кругом нас шла оживленная работа. Люди спешили создать себе первый ночлег.

Быстрее всех установили палатку опытные строители. В первую же ночь на льду у них, у первых и единственных в лагере, гостеприимно дымил камелек.

В стороне от палаток, ближе к майне, где погиб «Челюскин», помощник завхоза, волею судьбы неожиданно сделавшийся заведующим хозяйством, А. А. Канцин при помощи моториста Саши Погосова и Виктора Гуревича приступили к организации продовольственного и шкотребовского склада; они устанавливали ящики, закрывавшие их от ветра.

Спать им совсем не пришлось, ибо всю ночь они раздавали теплую одежду, спальные мешки и продукты жителям лагеря. Особенно тяжело пришлось А. А. Канцину. Во время аврала по сгрузке продовольствия на лед ему случайно разбил глаз консервной банкой П. Буйко. Глаз мгновенно залило застывшей на морозе кровью. Кое-как перевязав его грязной, подвернувшейся под руку тряпкой, он неутомимо всю ночь напролет работал, обеспечив весь лагерь хоть и холодным, но ужином из мясных консервов, галет, и заснул, обессилев, меж ящиков.

С установкой палатки мы возились долго. Деревянные колышки приходилось вбивать в многолетний полярный, твердый, как сталь, лед. Попрежнему бушевала пурга, выхлестывая из рук концы брезентовых полотнищ, которые мы пытались закрепить веревками. Люди были мокрыми от пота, обильно смочившего теплое шерстя-

ное бельё. Ведь два долгих часа, показавшихся короткой минутой, весь состав экспедиции провел в безустанной работе по выгрузке продовольствия на лед.

Окончательно измотавшись, кое-как натянули палатку и с радостью полезли внутрь, уминая коленями пушистый ковер снежного пола.

Не успели вытянуть уставшие ноги, как у входа в палатку показалась огромная тень и тут же послышался бас Э. Кренкеля:

— Ребята, я без палатки. Может, уступите уголочек? Радиоаппарат здесь поставлю. Я вас сильно не стесню...

— Конечно, конечно, Эрнест, залезай! Может быть, помочь принести приемник и аккумуляторы?

Через пару минут при тусклом мерцающем свете фонарика «летучей мыши», в самом углу первого дома на дрейфующем льду открылась аварийная радиостанция.

Снаружи, путаясь в темноте, возились радисты С. Иванов и В. Иванюк, устанавливая мачту.

Кто-то сбегал за теплыми, из оленьего меха, малицами, длинношерстными спальными мешками. Быстро закутались в меха, ибо холод уже начал пронизывать тело, и превратились в доморощенных чукчей, с пушистыми капюшонами на головах. Погрызли жестких галет, поковыряли банки застывших мясных консервов. А когда по телу разлилась живительная теплота, то тут как-то сразу, точно по сигналу, начались бесконечные воспоминания. Перебивая друг друга, каждый с жаром старался рассказать о каком-нибудь моменте выгрузки или гибели судна, свидетелем которого ему пришлось быть.

— Вбегаю на верхний мостик, — горячился один, — гляжу, напирающий на судно ледяной вал рвет левый борт. Вы понимаете, ребята, железная обшивка парохода под гигантским напором тысячетонных масс льда вздувалась, пучилась и с грохотом лопалась так легко, как мыльные пузыри.

— А слышали, как штурман Борис Виноградов и матрос Саша Миронов узнали об аварии? В момент, когда ледяной вал наступал на «Челюскина», они с жаром разыгрывали шахматный турнир в нижней каюте Миронова. Раздался грохот и треск. Судно, ощутив сильный удар, затряслось. Штурман Борис Виноградов

рвется наверх, а увлекшийся азартный Саша Миронов, потеряв рассудок, кричит: «Шах. Сдавайся, тогда и уходи!» А толчки все продолжались с прежней силой. Наконец, Борис Виноградов не вытерпел, сдался и быстро выбежал наверх.

— Я побежал в свою каюту, — рассказывает гидрограф П. К. Хмызников, — чтобы забрать научные материалы — карты наших работ, наблюдений и инструменты для обсервации. Второпях под руку лезли всякие мелочи, вроде трубки, бритвы, носовых платков, которые я со злостью отбрасывал в сторону. Наконец, нашел самое важное — секстан, хронометр, два батометра и вертушку Экмана. Таким образом, у нас в лагере есть небольшой, но самый необходимый инструментарий для производства научных работ.

— Друзья, а вы слышали, как дядя Митя Березин реагировал на катастрофу? — говорит Федя Решетников. — Как только судно скрылось в пучине, он снял шапку и заявил: «Ну вот, хорошо, теперь, значит — мы ближе к земле». Хотел я ему сказать, дядя Митя, мы теперь ближе не к земле, а к воде, ну, да расстраивать его не хотелось.

— Да бросьте вы, черти, — перебивает громовой бас Э. Кренкеля, согнувшегося над аппаратурой. Он успел к этому времени засветить лампочки приемника. Видите, небось, человек слушает...

Минута гробового молчания, и вдруг безумный, радостный крик:

— Ребята, уррра! Материк слышу...

Все напряженно всматриваются в его каменное, ничего не выражающее лицо, с надеждой разгадать, что он там слышит. Резким движением включив ток, Э. Кренкель начинает нервно выстукивать свои позывные:

RAEM... RAEM...

а затем чьи-то, видимо, Уэллена, позывные сигналы. Резко обрывает работу и снова с напряжением слушает.

Секунды тянутся медленно, медленно.

— Ну, как, отвечают? — не удерживается кто-то.

— Нет, — махнув рукой, говорит Э. Кренкель. — Повидимому, они меня не слышат. Значит, у нас что-то не в порядке...

Чтобы не мешать Кренкелю, в палатке идет разговор шопотом, а еще больше — выразительными жестами.

— Проклятье, — волнуется Э. Кренкель, выключивший приемник, со злостью швырнувши наушники в угол палатки. Я великолеп-

но слышу, как вызывают нас и переговариваются между собой Уэллен, мыс Северный и Медвежьи острова. А ответ мой принять они не в состоянии. Прямо обидно становится...

— Ребята, — вдруг оживляется он, — на Уэллене уже создана чрезвычайная тройка по нашему спасению. Слышали?

Палатка возбуждена до предела. Все поражены быстротой, с какой организуется нам помощь. И сразу стало как-то спокойнее и увереннее. Республика нас не покинет, не бросит на произвол судьбы в дрейфующих льдах Чукотского моря.

Не радовался только Э. Кренкель. Он, попрежнему брюзжа, ползал среди аккумуляторов в поисках причин неполадок.

Вытянув ноги, по шею закутавшись в спальный мешок, подложив под голову зеленый заспинный мешок с двумя парами запасного белья, пробую уснуть, но мысли, целый поток мыслей безжалостно отгоняют так необходимый сон.

Вспоминаю «пророка», физика И. Г. Факидова. Благодаря своим приборам, он лучше других знал истинное состояние корпуса «Челюскина». Еще раньше, во время не очень сильных сжатий он видел, что напряжение металла — на пределе. Отсюда у него и была такая уверенность в неизбежности катастрофы. Установив на стрингере стальную проволочку, он специальным прибором определил силу давления льда —1.800.000 килограммов на квадратный сантиметр металла, в то время как давление в 2.000.000 килограммов — это предел для металла. Таким образом даже при слабом сжатии хрупкий металл был в максимальном напряжении. Поэтому-то он и был большим скептиком в оценке боеспособности нашего судна. О своих наблюдениях и о страшных выводах Факидов рассказывал в свое время начальнику экспедиции. Отто Юльевич с вниманием и интересом выслушал ученого, пожал неопределенно плечами и... ничего не сказал. Да и что говорить? Помочь этому горю у нас не было сил...

Всю ночь в полотнища палатки со злостью барабанил порывистый ветер, продувая ее насквозь, но, утомившись [на тяжелом аврале, все спали богатырским сном. Из ртов валили клубы белоснежного пара, оседая на бородах, в виде сосулек, ибо температура в тонкой палатке была такой же, как и на воздухе.

Утром проснулись от сильного озноба. Попрежнему дул порывистый нордовый ветер, засыпав палатку огромным сугробом.

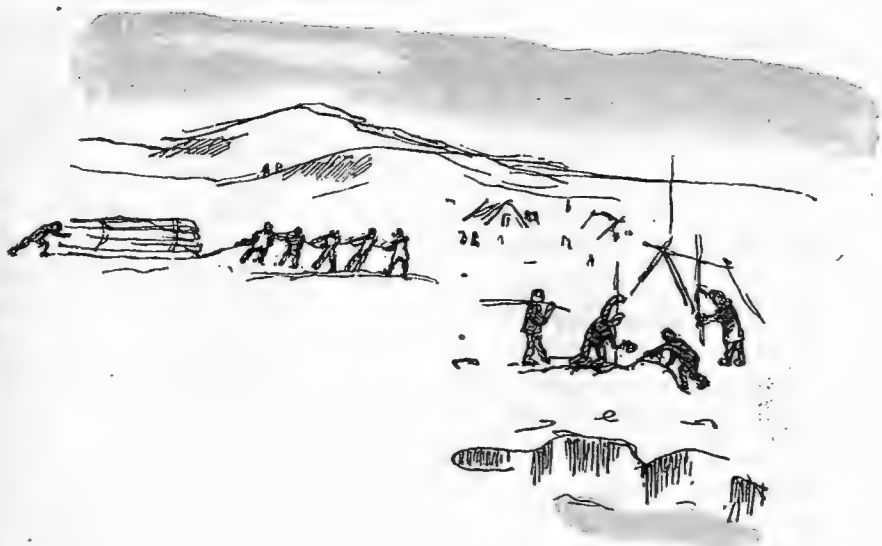
Все обитатели спали на снежном полу в малицах, с надвинутыми на голову капюшонами, а ноги в валенках.

Утром, нехотя, медленно, высовывали мы свои заспанные лица из малиц, с удивлением замечая, что Эрнест Кренкель, видимо, уже давно возится с радио.

Географ Я. Я. Гаккель заснул, прислонившись спиной к брезенту палатки, за ночь примерз и, очнувшись наутро, вынужден был снять свою ватную куртку, чтобы освободиться от неожиданного плена. Он долго пыхтел над тем, чтобы оторвать куртку от примерзшего к ней брезента.

Посуды для кипячения воды не было. С жадностью все набросились на застывшие мясные консервы, галеты и, закусив, вышли на воздух.

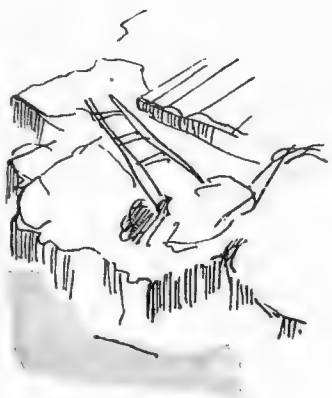
Жизнь в лагере Шмидта вступила в свою будничную колею.



НАЧАЛИСЬ ТРУДОВЫЕ ДНИ

Серой пасмурной погодой, штормовым нордовым ветром с пургой встретила Арктика первый день лагеря Шмидта.

Проснувшись на рассвете, челюскинцы начали создавать уют. Подтягивали полотнища палаток, раздобыли случайно спасенные с судна предметы обихода — кружки, ножи, чайники, матрацы, ведра, камельки и т. д.



У продовольственного склада — очередь. Завхоз А. Канцин выдает утренний паек, меховую одежду и смену теплого белья.

Чтобы спастись от крепкого ветра, насквозь продувающего тонкий брезент палаток, мы заваливали комьями снега внешние стенки.

Невдалеке от нашей палатки старик-повар, ехавший зимовать на о. Врангеля — дядя Саша Зверев, в грязной малице и огромных рукавицах, большим длинным ножом ловко раскалывает надвое жестяные банки застывших мясных консервов. Сегодня он, к удивлению коллектива, намерен всех угостить горячим обедом.

Его помощник, повар Ф. Сергеев, уже кипятит воду в спасенном чугунном котле, подвешенном над ярким костром на треножнике. Сильный ветер раскидывает и тушит пламя, гоня волны дыма на лагерь. Гриша Дурасов, потеряв свою основную специальность старшего матроса корабля, неожиданно стал дровоколом, разбивая топором толстые поленья дров, всплывших в полынье, где вчера погиб «Челюскин».

Крошечная Алла Буйко, закутанная в нескладный балахон малицы, под руководством своей мамаши, совершает свою первую прогулку на дрейфующем льду, в специально сделанных плотниками саночках. Ее крошечная мордашка покраснела от ветра, глазенки быстро перебегают от силуэта невиданной еще палатки к знакомому и добродушному лицу матроса Саши Лескова.

Счастливый ребенок, — она не понимает, в какую тяжелую и рискованную историю она попала.

Нашей группе пришлось сооружать новую палатку, ибо в старой было постановлено открыть радиостанцию лагеря. Там же впоследствии поселился и О. Ю. Шмидт, чтобы быть в курсе всех переговоров с материком.

К полудню из радиопалатки показалось довольное и радостное лицо Э. Кренкеля.

— Все в порядке, — обрадовал он, — неполадки в радио найдены. Оказалось, что основной причиной односторонней связи, которая была вчера, было неправильное заземление. Эту ошибку мы уже исправили. Связь с берегом, товарищи, установлена. Теперь ждите новостей.

В 4 часа 30 минут из лагеря Шмидта полетела первая радиограмма:

«Москва. Совет народных комиссаров. Куйбышеву. Копия Главному управлению Северного морского пути Иоффе. Копия Роста и «Известия».

«13 февраля в 15 ч. 30 мин. «Челюскин» затонул, раздавленный сжатием льдов. Уже предыдущая ночь была тревожной вследствие частых сжатий и сильного торошения льда.

13 февраля в 13 ч. 30 мин. внезапным сильным напором разорвало левый борт на большом протяжении от носового трюма до машинного и котельного отделений. Одновременно лопнули трубы паропровода, что лишило возможности пустить водоотливные средства, бесполезные, впрочем, в виду величины течи. Уже через два часа — все было кончено. За эти два часа организованно, без единого проявления паники, выгружен на лед давно подготовленный аварийный запас продовольствия, палатки, спальные мешки, а также самолет и радио.

Выгрузка продолжалась до момента, когда нос уже погрузился под воду. Руководители экипажа и экспедиции сошли последними за несколько секунд до полного погружения.

Пытаясь сойти с судна, завхоз тов. Могилевич был придавлен бревном, увлечен в воду и погиб. Остальные — невредимы и здоровы. Живем в палатках. У каждого есть спальный мешок и меховая одежда.

Просим родных не беспокоиться, не посылать запросов, так как мы экономим аккумуляторы и не можем давать частных телеграмм. Связались с радиостанциями Уэллена и мыса Северного, откуда будет организована помощь самолетами и собаками. Настроение у всех бодрое. Заверяем правительство, что это несчастье не остановит нас в работе по экономическому освоению Арктики и проложению Северного морского пути.

О. Шмидт».

Днем начались авральные работы, продолжавшиеся вплоть до последнего дня существования лагеря Шмидта.

Лес, бревна и доски, предназначавшиеся для постройки дома на о. Врангеля, лежавшие на полубаке «Челюскина», перед гибелью судна были освобождены от связывавших их канатов. В результате — большая масса лесоматериала всплыла на поверхность полыньи, перемешалась и быстро смерзлась с осколками льдин.

Для нас, людей, находившихся на дрейфующем льду, всплывший лес был огромной ценностью — единственной возможностью просуществовать в Арктике зимой, в тепле. Вместе с лесом на поверхность полыньи всплыли также бочки с бензином, керосином, нефтью, ящики спичек и даже консервов.

В работе по выколке всплывших ценностей принял участие весь коллектив, за исключением рабочих-строителей, которые по распоряжению начальника экспедиции приступили к сооружению барака — первого деревянного дома на дрейфующем льду.

Мысль о постройке барака пришла в голову неутомимому Отто Юльевичу. Осунувшийся, бледный, чувствуя на себе колоссальную ответственность за жизнь и судьбу ста четырех человек, он с присущей ему энергией и настойчивостью принялся создавать жизнь на маленьком пловучем островке Республики Советов.

И здесь, вдали от берегов материка, в тяжелых условиях полярного дрейфа Отто Юльевич показал себя исключительным организатором, человеком высшей воли, упорства и энергии. Вокруг него сплотился весь коллектив — от матроса, кочегара и повара до ученого, инженера и штурмана. Отто Юльевич Шмидт пользовался исключительной любовью и имел неограниченный авторитет. И огромную роль в этом сыграли его всегда строго разумные и проверенные распоряжения.

Прекрасным мероприятием О. Ю. Шмидта было распоряжение утопить весь спирт и вино на «Челюскине» и строгое запрещение не выносить на лед ни одного литра. Это было правильно уже потому, что в момент острого напряжения нервов рюмка спирта могла нарушить строго установившуюся дисциплину и создать нежелательные прецеденты, которых не должно было быть в лагере Шмидта.

Если коллектив челюскинцев показал образцы выдержанности и работоспособности во время двухмесячного пребывания на дрейфующем льду, то основная заслуга в этой победе принадлежит нашему любимому начальнику, сумевшему сорганизовать, сплотить коллектив, установить строгую дисциплину и товарищество.

Разбившись на бригады, все приступили к вытаскиванию бревен из застывшей полыньи. Одни выкалывали случайно спасенным инструментарием вмерзшие в лед доски и бревна, остальные же оттаскивали в сторону, укладывая на более надежную льдину.

За день работы выросла целая гора бревен и досок, из которых энергичные плотники, под руководством инженера-строителя В. А. Ремова, уже успели соорудить фундамент будущего барака.

Никого не узнать. Все — в длиннополых меховых малицах, с надвинутыми на голову капюшонами, совершенно скрывающими знакомые лица. Приходится подходить вплотную, приглядываться, чтобы узнать, например, курносого кочегара Борю Кукушкина.

Вечером, в густых сумерках, под аккомпанемент завываний ветра,—на воздухе, у палаток открылся первый летучий митинг лагеря Шмидта.

О. Ю. Шмидт зачитал телеграмму, только что полученную из Уэллена, сообщавшую о том, что на берегу организована чрезвычайная тройка по нашему спасению, мобилизован весь собачий транспорт и что в ближайшие дни к нам предполагает отправиться санная партия.

— Я им ответил следующей радиограммой, — еле удерживая в руках вырываемый ветром клочок бумаги, говорит О. Ю. Шмидт,— сто четыре человека на льду. Этим определяется и размер спасательной операции. Глубоко ценю вашу готовность немедленно организовать нам помощь. Благодарю райком партии и всех участников. Так как самолета еще нет, а наш старый аэродром может поломать, то, повидимому, наиболее реальная помощь будет собачьими нартами, которые вы и начали готовить.

— Напоминаю только о необходимости взять с собою навигатора или геодезиста с секстаном и хронометром для определения в пути, ибо ваша операция будет очень трудной. Надо сразу же мобилизовать возможно большее количество нарт. Лучше выступить позже, но с пятидесятью нартами, чтобы закончить все дело разом. Наши люди, конечно, пойдут пешком, а не на нартах. Везти придется продовольствие, палатки — одну на десять человек, спальные мешки — один на двух человек, а также женщин, детей и больных. Мы живем хорошо и будем терпеливо вас ждать, но ледяная стихия — остается стихией...

Речь О. Ю., бодрая, сильная, сразу подняла настроение всего коллектива.

— Не унывать, — убеждал О. Ю. Шмидт, — в нашем лагере не должно быть места мрачным мыслям. Пусть каждый знает и помнит, что Республика сделает все для нашего спасения и возвращения на дорогую родину.

До позднего вечера сидели в палатках, подкидывали уголь в камельки и мечтали, мечтали о том далеком, но обязательно светлом будущем, которое нас ожидает впереди.

Захожу в радиопалатку к Э. Кренкелю. Свободный от вахты, он кейфует, распластавшись на матраце, покуривая наивонючейшие папиросы в мире, под громким названием «Блюминг».

— Присаживайся, — приветливо баспт он, — как жизнь?..

Расспрашиваю о радионовостях, которых пока еще совсем мало, обсуждаем перспективы спасения, причем у Э. Кренкеля, как и у всего коллектива, я почувствовал огромную веру в помощь правительства.

— Ты знаешь, — сказал он мне, — сигнал бедствия — «SOS» — мы с «Челюскина» так и не дали. Мы не наполняли эфир паническими выкриками. В спокойном тоне О. Ю. Шмидт сообщил правительству о нашем тяжелом положении и — все.

И он рассказал, что сигнал «SOS» — «Save our ship» — по-английски значит «Спасите наш корабль», но впоследствии эти буквы стали расшифровывать по-иному: «Save our souls» — «Спасите наши души». Международный закон обязывает судно любой национальности, услышавшее этот сигнал, немедленно бросить свою основную работу и итти на помощь. За границей пароходные компании на несчастьи других выколачивают огромные деньги. Существуют даже специальные спасательные общества, пароходы которых всегда стоят наготове, а радисты следят за эфиром, чтобы первыми поймать сигнал бедствия. Как только сигнал получен, спасательные суда немедленно бросаются в море к гибнущему судну, начиная по радио торговаться о ценах за помощь. Этот гнусный торг продолжается до тех пор, пока не будет заключен договор. Если же обе стороны в условиях не сойдутся, тогда погибай или спасайся своими средствами. На помощь никто не придет.

— К счастью, мы живем не в капиталистической стране, — улыбается Э. Кренкель, — торговаться нам не придется. Правительство не бросит нас на дрейфующих льдах и окажет нам помощь...

В эту же ночь гидрограф П. К. Хмызников по звездам определил координаты места гибели «Челюскина» и лагеря Шмидта — 68° 18′ северной широты и 172° 50′ западной долготы. Точка лагеря Шмидта была нанесена на карты северного полушария мира.

БУДНИ ЛАГЕРЯ ШМИДТА

С утра снова работали по выкалыванию и оттаскиванию всплывших в полынье бревен и бочек. На лесном складе, как мы наименовали то место, куда складывали наши ценности, уже целая гора — запас топлива и стройматерпалов, которых нам хватит до прибытия помощи.

Строящийся барак уже заметно вырос в своих размерах. Сюда, как заявил начальник, он намерен поселить женщин, детей и наиболее слабых челюскинцев.

Забежавший к нам в палатку Э. Кренкель сообщил новости: с мыса Северного к нам на помощь бросаются еще тридцать

нарт. Таким образом в спасении будут участвовать семьдесят собачьих упряжек. 21 февраля все собаки ожидаются на мысе Онман, откуда двинутся во льды.

Но самой замечательной новостью было сообщение о том, что в Москве, под председательством В. В. Куйбышева, еще 14 февраля, то есть на другой день после гибели «Челюскина», была организована правительственная комиссия по нашему спасению. Москва распорядилась создать на Чукотском полуострове чрезвычайную комиссию по спасению, под председательством начальника радиостанции мыса Северного т. Г. Г. Петрова. Все полярные радиостанции немедленно ввели круглосуточные дежурства для приема наших радиограмм.

Эти известия сильно подняли настроение всего коллектива.

За время работ на полынье, где затонуло судно, челюскинцы успели извлечь 8 мешков муки, 10 ящиков спичек, полбочки помидоров, 3,5 тонны керосина, 4 бочки нефти, 10 бочек бензина, 1 бочку газовой смолы, 9 бочек цилиндрового масла, ящик цейлонского чая и 15 кубометров дров, не считая значительного количества бревен и досок.

«Челюскин» и после своей гибели оказался нашим верным другом. Прекрасно проведенный коллективом аврал по выносу продуктов на лед, по словам О. Ю. Шмидта, обеспечил весь лагерь на 2,5 месяца.

Учет продовольствия, как официально доложил завхоз А. Канцин начальнику, дал следующие цифры: галет — 50 ящиков, мясных консервов — 50 ящиков, масла сливочного — 19 ящиков и 2 бочонка, муки — 16 мешков, сахару — 2 мешка, крупы — 3,5 мешка, папирос — 3 ящика, сгущенного молока 1000 банок, рыбных консервов — 5 ящиков, сыра 2 ящика, сухих овощей — 12 мешков, шоколаду полящика и 3 свиных туши.

Несколько туго обстояло дело с солью. Но во всяком случае мы обладали таким запасом продовольствия, который обеспечивал жителей лагеря на долгий период. А полынья оказалась неисчерпаемым кладезем сокровищ, столь необходимых нам в условиях жизни на дрейфующем льду.

На третий день существования лагеря Шмидта блестящим упорством и трудолюбием строителей барак был закончен постройкой. Это был огромный деревянный сруб, рассчитанный на пятьдесят

Наш камбуз

человек, шириною в 6 метров, длиною в 15 метров и высотой в 1,8 метра.

Во избежание суматохи, возможной при внезапном ночном сжатии ледяных полей, в бараке сделали две двери в разные стороны. Плоскую крышу покрыли слоем толстого брезента и прибили к настилу деревянными рейками. В стенах сделали три окна, приспособив вместо стекол пятиплитровые медицинские бутыли, великолепно пропускавшие свет.

Согласно проекта энергичного инженера-строителя В. А. Ремова, барак был так сооружен, что при внезапных сжатиях, подвижках льда или появлении трещины под зданием, каждая стена могла оставаться самостоятельной, а сооружение разошлось бы не над трещиной, а в месте соединения бревен по длине. Эта предусмотрительность В. А. Ремова впоследствии сыграла большую роль во

время ночного сжатия, когда трещина прошла под самым центром барака.

Стены со всех сторон и потолок были засыпаны толстым слоем снега, сделавшим барак непродуваемым даже для сильных ветров. Толщина засыпки была в среднем около одного метра.

Вместо деревянного пола барак был устлан листами фанеры, а места для спанья — тюфяками, ибо войлок был остродефицитным товаром. Лишь та часть барака, где расположились женщины и дети, была покрыта деревянными люковинами.

Мастерскими руками блестящего изобретателя машиниста А. Мартисова из железных бензиновых бочек были изготовлены две печи, которые отапливались смесью нефти с керосином, текущей из привешенного к потолку бачка по трубкам на горящее в печи полено.

По наблюдениям В. А. Ремова при температуре воздуха снаружи минус 30 градусов внутри помещения было плюс 1—3 градуса у самого пола и плюс 10—15 градусов — наверху. Расход горючего составлял в сутки пятьдесят литров, то есть по литру на живущего в бараке челюскинца.

Растопив печи, просушив за ночь все помещение, причем потолок и стены за это время освободились от ледяного нароста, появившегося во время пребывания бревен в воде, утром барак заселили, сильно разгрузив переполненные доотказа брезентовые палатки. В бараке обосновались и плотники, имевшие, конечно, после женщин и детей первое право на теплое жилье.

Покончив с бараком, строители приступили к сооружению камбуза (кухни). По плану он должен был состоять из двух отделений — собственно камбуза, где будет вариться обед, и общественного умывальника. Вся трудность заключалась в том, что в наличии оказалось всего-навсего сто пятьдесят кирпичей, в огромном своем большинстве — битых. Обнаружили три бочки глины и песка одну бочку. Искусные печники И. Николаев, отец и сын Березины великолепно справились с возложенной на них трудной задачей.

16 февраля к двенадцати часам дня камбуз начал функционировать, облегчив труд поварам, которым до сего времени приходилось варить суп над костром, и сократив расход топлива до одной трети кубометра в сутки.

Рядом с котлом для варки пищи была установлена снеготаялка, вмазанная в кирпичную обделку оцинкованной бочки из-под бензина. Благодаря этому приспособлению челюскинцы могли получать для умывания чуть подогретую воду.

В тот же вечер в новом бараке, превратившемся в клуб, состоялось общее собрание всего коллектива, на котором начальник информировал население лагеря о принятых мерах по нашему спасению и об учете запасов продовольствия.

— Учет продовольствия выяснил, — говорил О. Ю. Шмидт, сидя на обрубке бревна, в темном, чуть освещенном мигающими коптилками бараке,—что у нас в наличии запас на два с половиной месяца, из расчета на весь состав лагеря, причем некоторых продуктов хватит даже на три месяца. В этом отношении, товарищи, нам беспокоиться нечего. Летчики Куканов, находящийся на мысе Северном, и Ляпидевский — на Уэллене, готовятся завтра прилететь в лагерь. Их самолеты — в полной исправности. В связи с этим официально объявляю, что в первую очередь будут отправлены женщины и дети. Радиостанция мыса Северного сообщила, что высылает нам оленье мясо. Теплым бельем и меховой одеждой мы обеспечены полностью. Несколько хуже — с кожаной обувью. Но она потребуется нам лишь с наступлением теплой весенней погоды. Я же полагаю, что на берег мы будем вывезены значительно раньше...

Ночью, сильный, порывистый ветер принял резко восточное направление. Появилась тревога нового сжатия или, наоборот — отжатия, когда в центре лагеря может образоваться широкая трещина или полынья.

Спали как на вулкане, ежеминутно ожидая трещины под самой палаткой или под складом продовольствия. Никогда еще мы так не зависели от капризной погоды. Вся наша судьба в ее руках. Будут туманы, метели и штормовые ветры, и самолеты не смогут выполнить своей операции по спасению.

Всю ночь провели в тревоге. Ветер рвал полотнища брезентовых палаток, задувал пламя камельков.

Но все окончилось благополучно, не принеся нам несчастий. Только на рассвете по всему горизонту обнаружили большие синие полосы водяного неба. Лагерь Шмидта был окружен полыньями чистой воды.

Авральные работы по выкалыванию всплывших бревен
Рис. худ. Решетникова

По распоряжению Отто Юльевича на гигантском ледяном валу, послужившем причиной гибели «Челюскина», начали сооружать наблюдательную вышку, с площадкой для астрономических наблюдений, а также и для того, чтобы можно было следить за прилетом самолетов. Помимо этого, по его замыслу, высокая вышка должна быть хорошо видна летчикам с далекого расстояния, что позволит им ориентироваться и не пролетать мимо лагеря.

Бригадам приходилось таскать тяжелые бревна по горам нагроможденных торосов на самую вершину пятнадцатиметровой высоты ледяного вала.

22 февраля строительство вышки было закончено. На небольшой расчищенной площадке наверху ледяного вала высился наблюдательный пост лагеря Шмидта. Высота верхней площадки достигла тринадцати метров, а конец мачты для алого флага поднялся до двадцати метров ввысь, достигнув высоты мачты «Челюскина». На наблюдательный пункт обычно влезали по лестнице, но на случай ледовых подвижек для быстрого спуска вниз был привязан крепкий канат, которым, кстати сказать, никогда не пришлось воспользоваться.

В лагере началось изобретательство. Стараниями моториста А. Иванова и машиниста Л. Мартисова из баков для запаса пресной воды, взятых со спасенных моторных ботов, сделаны духовки для печения хлеба, ведра, кастрюли. Л. Мартисов оборудовал почти все палатки печами, отапливаемыми жидким топливом. Над камельками он подвешивал бачки со смесью нефти и бензина, проводил трубопровод и делал форсунку. Жидкое топливо тонкой струей текло в пламя печи, давая возможность поддерживать в палатках тепло.

Из-за недостатка посуды все кустарничают. Из деревянных досок мастерски вырезают ложки и даже вилки. Все палатки уже освещены коптилками, стеклянными баночками с налитым внутрь керосином. Правда, коптилки давали меньше света, нежели копоти и вони, но на это, как на мелочь, никто не обращает внимания. Было приятно по вечерам видеть свет и на досуге иметь возможность сыграть с товарищами партию в самодельное домино.

Мастер на все руки Л. Мартисов уже стал принимать заказы на предметы бытового обихода. Без инструментов, которых не успели спасти, с одним молотком, коловоротом, швейными ножницами, раздобытыми им у запасливых женщин, и двумя случайно оказавшимися в карманах обломками сверл он делал чудеса. Буквально из ничего изготовлял дымовые трубы и колена для печей барака, камбуза и камельков палаток, умывальники, яркие светильники, при которых свободно можно было читать, писать, и, наконец,— печи из железных бочек, духовки для печения лепешек, которыми вскоре стал нас угощать хлебопек В. Агапитов. Пришлось заняться и мелким ремонтом — починкой так часто ломавшихся примусов, изготовлением бачков для супа, сковородок, на которых впоследствии поджаривали медвежатину, из шомпола

винтовки делать шила для подшивки разодравшихся валенок и т. д.

Словом, в лагере Шмидта машинист Л. Мартисов был незаменимым человеком, выручавшим челюскинцев в самых трудных и, казалось бы, безнадежных положениях.

На единственный уцелевший аэродром перенесли палатку, в которой поселились комендант аэропорта (и такое высокое учреждение существовало в лагере Шмидта!) Саша Погосов, его помощник В. Гуревич и бортмеханик Г. Валавин.

При исключительной активности коллектива вышел первый номер лагерной стенгазеты. По моему предложению, стенгазете дали название «Не сдадимся», желая выразить в заголовке нашу волю к победе.

Первый номер стенгазеты „Не сдадимся“

Под заголовком стоял адрес редакции: «Чукотское море, на дрейфующем льду».

В первом номере был помещен портрет и некролог, посвященный погибшему комсомольцу Борису Могилевичу, статья О. Ю. Шмидта «На льду», в которой наш начальник призывал коллектив не складывать рук, но дружно работать в исключительной обстановке, в которой мы очутились,

статьи И. Л. Баевского — о задачах коммунистов, старшего механика Н. К. Матусевича — о работе машинной команды во время аварии, географа Я. Я. Гаккеля — о необходимости изучения дрейфа остатков «Челюскина» и моя статья о строительстве челюскинцев.

Очень интересную заметку опубликовал гидрограф П. К. Хмызников.

«Пребывание экспедиции на льду, — писал он, — явление не новое в Арктике. В 70-х годах у Гренландии продолжительное время дрейфовала на льду высадившаяся с раздавленного судна немецкая экспедиция. Много месяцев проводили на льду со своими спутниками Нансен, Пири, Каньи и другие исследователи, стремившиеся к полюсу. В последнее время к северу от Аляски долго пробыл на льду канадец Стефенсон, высказавший смелую мысль о возможности жизни на полярном льду с теми ресурсами, которые имеются на нем, то есть охотой на зверя. Временами экспедициям приходилось туго, но ни одна из них не нашла гибели на льду. Даже очень ограниченные запасы продовольствия и топлива позволяли существовать и работать до того времени, пока не удастся добраться до береговых поселений или встретиться с вспомогательной экспедицией.

Гидрограф П. К. Хмызников вычисляет координаты лагеря Шмидта

«Все известные нам трагедии в Арктике

(как, например, экспедиция Франклина и Де-Лонга) происходили на земле от голода и холода наступившей зимы, часто вблизи жилых мест. Таким образом полярный лед оказывал путешественникам иногда больше гостеприимства, чем безжизненная тундра земли. Естественно, основными условиями для жизни и работы на льду является наличие продовольствия, топлива и одежды до того времени, когда можно переходить на жизнь по методу Стефенсона, то есть охотой на зверя.

«У челюскинцев все эти условия — налицо, кроме того, имеется ряд других перспектив — мощные самолеты, собаки, надежная радиосвязь, оповещенное чукотское население, ряд баз и факторий на берегу. Зима кончается, и приближается теплое весеннее время, с выходом морского зверя из Берингова моря в Чукотское. Организованы спасательные партии на собаках и самолетах. Вопрос лишь в благоприятных условиях для их продвижения. От челюскинцев требуется выдержка и спокойное ожидание их прибытия».

Первый номер газеты был хорошо иллюстрирован бытовыми зарисовками Феди Решетникова (в палатке, за трапезой, первый митинг на дрейфующем льду) и замечательными карикатурами талантливого художника — «На смену хижинам мы строим дворец» (намек на барак), «Звериный ледком» — моржи и медведи, пришедшие к Отто Юльевичу Шмидту с вопросом — а есть ли у вас вид на жительство? и дружеские шаржи на радиопалатку Э. Кренкеля, крошечную палаточку начальника экспедиции и сценку у костра, где фигурирует повар дядя Саша при очередной раздаче трафаретного супа с вермишелью.

Работать Феде Решетникову приходилось в тяжелых условиях, при тусклом свете коптилки, лежа на постели или сидя на корточках на обрубке дерева. И все же рисунки были мастерски выполнены.

Первый номер стенной газеты был встречен восторгом всего коллектива. Много дней подряд в центре лагеря, невдалеке от алого флага, у деревянной витрины толпились челюскинцы, обсуждая статьи, любуясь веселыми шаржами Решетникова.

«Не сдадимся» сыграла огромную роль в деле спайки разношерстного коллектива. Газета, и та стала выходить, как в счастливые времена на «Челюскине». Значит — все спокойно. Тревоги не должно быть.

20 февраля, на рассвете, очередной вахтенный по лагерю, круглые сутки наблюдающий за передвижкой льдов, чтобы в опасный момент поднять тревогу, разбудил всех челюскинцев радостным криком:

— Вставайте, сонные тетери, Ляпидевский вот уж сорок минут как вылетел к нам из Уэллена...

Быстро вскочили, напялили на себя ватные брюки, тужурки, ноги обули в валенки и, наскоро поев, отправились на далекий аэродром, таща тяжелые, нагруженные личными вещами отъезжающих, нарты.

Краснощекую Аллу Буйко любвеобильный папаша нес в спинном мешке, а крошку Карину Васильеву нес отец ее на руках. Сегодня они провожали жен и детей, сами оставаясь вместе со всем коллективом в лагере Шмидта.

Тяжелая и неровная дорога на аэродром, длиной в две с половиной мили змеилась среди ропаков и торосов. Правда, впоследствии за два месяца пребывания в лагере сотни ног сумели ее хорошо утоптать. Но первый поход на аэродром, да еще с сильно груженными санями, измучил всех. После долгого и утомительного пути вдали увидели алый флажок и палатку, низко присевшую к поверхности льда.

— Ну, теперь отдохнем, — радовались товарищи. А у машиниста И. Нестерова был даже лозунг: «Не убийся об работу».

Но отдыхать так и не пришлось. По распоряжению «главнокомандующего воздушными силами» М. С. Бабушкина весь наличный состав был брошен на подчистку аэродрома с заданием сделать поле ровным и гладким — безопасным для спуска такого тяжелого самолета, как «АНТ-4» А. Ляпидевского.

К глубокому огорчению, все наши старания оказались напрасными. Пилот так и не прилетел, несмотря на сотни глаз, жадно смотревших в чистое, безоблачное небо, с нетерпением ждавших воздушного гостя. Штурман М. Г. Марков, дежуривший на лагерной вышке, флажками сигнализировал о том, что самолета ждать бесполезно.

К вечеру стало известно, что пилот А. Ляпидевский, вылетев из Уэллена, благополучно достиг о. Колючина, откуда взял курс в море, к местонахождению лагеря, но, встретив густой туман, прижимавший машину к льдам, был вынужден возвратиться к по-

бережью. Сделав вторую попытку пробиться сквозь мглу, пролетев даже пятнадцать миль в глубь моря и потеряв надежду выскочить из тумана, он повернул обратно и благополучно снизился в Уэллене.

Обо всем этом в печальных словах изложила радистка Люда Шрадер, не менее нас переживая неудачу.

Было страшно досадно. У нас ясный солнечный день, а совсем недалеко — нелетная погода. Нам казалось, что пропал момент, когда женщины и дети могли быть вывезены на материк.

В тот же день прилетели две радиограммы от наших родных, заставившие нас с особой силой вспомнить далеких от нас, но близких людей. Вечером, когда в палатках на примусах поджаривали лепешки, а гидрограф П. К. Хмызников мастерски приготовлял такой деликатес, как пельмени, снова заговорили о родных с большой земли. Как-то они там живут, как переживают наше несчастье.

— Мне кажется, — сказал гидробиолог П. П. Ширшов, — что они там представляют себе все значительно хуже, чем это у нас в действительности. Наверное, рисуют такие ужасы, которых мы и не испытываем.

21 февраля, в прекрасную солнечную погоду, когда большинство населения лагеря отправилось на аэродром снова встречать так и не прилетевшего А. Ляпидевского, посредине лагеря, как раз поперек главной улицы, неожиданно образовалась длинная трещина, вскоре превратившаяся в широкую реку. Лед хрустел, скрежетал и медленно расходился в стороны.

В результате отжима льда полынья, где затонул «Челюскин», ледяной вал с высокой наблюдательной вышкой, склад бревен, дров и барак оказались разъединенными от палаток, радио, склада продовольствия и камбуза.

Весь небольшой оставшийся в лагере коллектив немедленно бросился спасать радиоантенну, которой грозила гибель, и оттаскивать в сторону продовольственные запасы. От камбуза оторвало крыльцо, но сам домик, сильно накренившись набок, уцелел на самом краю широкой полыньи.

— Ну, чем не Венеция? — улыбался О. Ю. Шмидт.

— Топайте в свое Замоскворечье, — говорили челюскинцы обитателям барака.

Подломанный, накренившийся набок камбуз нисколько не сму-

Спорт в лагере Шмидта

тил повара дядю Сашу Зверева. Не спеша, как ни в чем не бывало, он сварил традиционный суп с вермишелью и накормил обедом весь лагерь Шмидта.

В этот день мне пришлось стоять сигнальщиком на горе нагроможденных торосов высотой в двадцать метров близ лагеря. Кругом расстилалась бесконечная ледяная пустыня, сильно изменившая свою внешность за последнюю ночь. Там, где еще вчера были гладкие ровные полянки сверкающего льда, сейчас вздыбленные нагромождения, хаос перевернутых глыб, смятых последним сжатием.

— Как ветер может нагромоздить такие глыбы, — неотступно преследовала мысль. Как жить на льдине, непрерывно подвергающейся нападениям ледяных громад?

А ведь О. Ю. Шмидт только вчера говорил, что передвигать лагерь на другое место — нет смысла, ибо никому неизвестно, на какой льдине и на каком поле будет лучше.

С сигнального поста я сошел лишь тогда, когда увидал челюскинцев, возвращающихся с аэродрома.

— Ты знаешь, — перебивая друг друга, рассказывали они,— аэродром сжимало и ломало у нас на глазах. Четвертая часть ровного поля, пригодного для приема самолетов, пропала. М. С. Бабушкин заявил, что небольшая, оставшаяся в целости площадка не даст возможности полностью загружать самолет, ибо разбег для него будет слишком коротким.

Поздно вечером А. В. Ляпидевский сообщил, что в полете находился более семи часов. По его исчислению он летал над районом, где должен быть расположен наш лагерь. Но поднявшаяся пурга закрыла всякую видимость и заставила улететь обратно. Два дня он не будет делать полетов, так как предполагает, что у него неполадки с компасом, который придется исправлять.

Вынужденная задержка с вывозом людей произвела неприятное впечатление. Но радовало то обстоятельство, что А. Ляпидевский на сей раз летал в районе расположения лагеря. А это было уже большим достижением.

В палатках вечерами поднимались бесконечные дискуссии о реальности помощи самолетами. Этот вопрос глубоко волновал население лагеря. Пессимисты утверждали, что льдина, на которой находится лагерь Шмидта — ненадежна, об этом достаточно ясно говорит трещина, прошедшая мимо камбуза, что в любой момент сжатием может уничтожить не только лагерь, но и запасы продовольствия, что к тому времени, когда прилетят самолеты (если они вообще прилетят), у нас уже будет разрушен аэродром, и машинам негде будет садиться.

В некоторых палатках в результате таких разговоров возник вопрос — стоит ли дожидаться помощи с материка и не лучше ли самостоятельно отправиться пешком на берег. Подняли этот вопрос и физически крепкие, здоровые плотники, которые, конечно, смогли бы выполнить эту сложную операцию.

Как только слухи об этих разговорах дошли до О. Ю. Шмидта, немедленно в бараке было организовано общее собрание всего коллектива, которому было предложено обсудить этот наболевший вопрос.

— Мне известно, — сказал Отто Юльевич, — что некоторые товарищи высказывают мысль о необходимости начать действовать самостоятельно, не ожидая помощи с материка. В частности, они предполагают отправиться пешком на берег, потеряв надежду на вывоз самолетами. Ну, что же, давайте обсудим этот вопрос с точки зрения его реальности.

— До берега, правда, не очень далеко — километров сто пятьдесят. Но не забывайте, что передвигаться придется не по гладкой, ровной дороге, а по торосам, через колоссальные нагромождения глыб, может быть, по пояс в снежных сугробах. Это первое. Во-вторых, у нас десять женщин и двое детей, которые самостоятельно до берега не дойдут. Следовательно, их придется везти на санях. Около двадцати пяти человек мужчин и стариков по состоянию здоровья также не дойдут пешком. Таким образом их тоже придется везти на санях, да еще минимум двухнедельный запас продовольствия, топлива, теплой одежды и палатки. Скажите, как можно выполнить эту исключительную по трудности задачу? Ведь нас пойдет целая армия в сто человек. Сообразите, какие же нужны запасы продовольствия, необходимые для питания в пути?

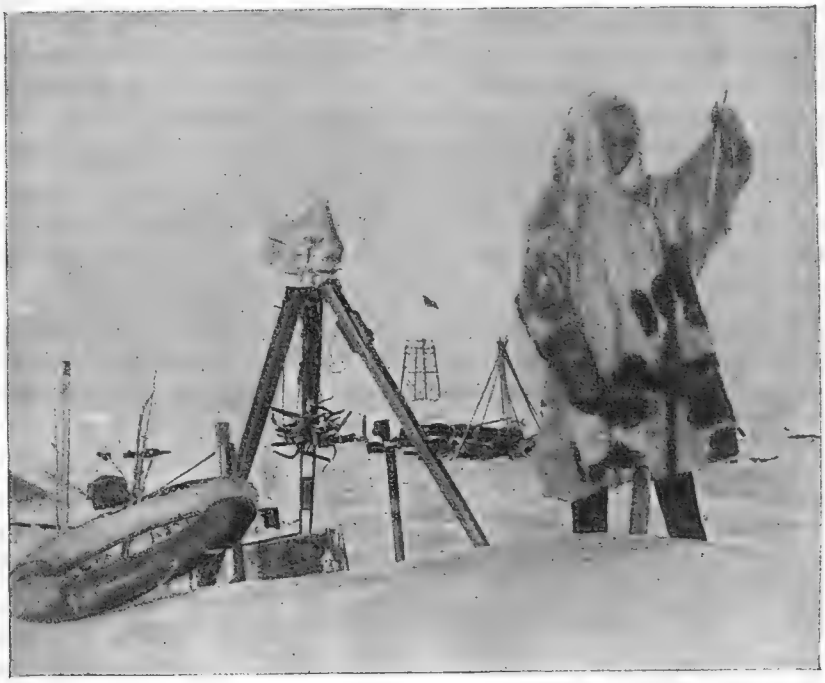
Вахтенный наблюдает за ледовой обстановкой

Вы спрашиваете, почему весь поход до берега я рассчитываю минимально на две недели? Я считаю, что скорее нам не пройти из-за тяжелых условий похода, большой нагрузки на каждого человека, а также из-за того, что впереди, ближе к Чукотскому побережью, нас всегда могут встретить огромные полыньи, которые придется обходить, делая многомильные повороты. Тащить же с собой шлюпки-ледянки — немыслимо.

Наш лагерь найти не легко, — снова берет слово начальник. — Вспомните историю с итальянцем Нобиле. А ведь тогда летали лучшие мировые пилоты. По имеющимся у меня сведениям, завтра в Уэллене будут готовить второй самолет «АНТ-4». Самолет «Н-4» на мысе Северном — в полном порядке. Летчики уверены, что смогут вывезти не только женщин, но и большинство состава. Дело нашего спасения — не легкое. Но с мыса Северного на мыс Онман уже отправлены бензин и масло. Там же организована питательная база для прибывающих. Председатель чрезвычайной тройки по спасению тов. Петров распорядился о заброске еще двадцати пяти тонн горючего. Словом, правительством делается все для нашего спасения.

Еще на судне Н. Н. Комов поднял вопрос о ходьбе на берег, для того чтобы уговорить чукчей итти с собаками в море. Я тогда категорически протестовал, считая это предприятие слишком рискованным. Нечего нам кустарничать, когда за спиной могучее и сильное государство, которое не покинет своих сынов, попавших в беду. В истории арктических исследований были случаи, когда, например, штурман Альбанов с группой в четырнадцать человек пытался по льдам добраться до берега. И что же получилось? До Земли Франца Иосифа дошли двое. Фритьоф Нансен и Иогансен шли по льдам на собаках, а когда животные перемерли, то дошли пешком. Но они были хорошо снабжены пеммиканом (концентрированное питание) и специальной одеждой, чего у нас нет. Мы пойдем только с собаками, забрав продовольствие и спальные мешки. Мы все это уложим на нарты, а сами, конечно, двинемся пешком. Я прошу высказываться откровенно.

Все ораторы поддержали веские доводы О. Ю. Шмидта. Метеоролог Н. Н. Комов заявил, что местоположение лагеря точно, астрономически определено. Наша льдина — черная, грязная и ее легко будет увидеть с самолета. Поэтому итти на берег не следует. Надо



Метеоролог Н. Н. Комов, измеряет температуру воздуха

оставаться в лагере, организованно и дружно встречать неожиданности, работать, подготовлять аэродромы и терпеливо ждать помощи с берега.

Такого же мнения были гидрограф П. К. Хмызников и гидробиолог П. П. Шпршов.

— На каждого ходока придется двадцать килограммов одного только продовольствия, да еще малица, спальный мешок, — заявили они, — тащить такую тяжесть сто пятьдесят километров немыслимо...

— А может быть, отправить здоровых на берег пешком, а женщин, детей и слабых вывезут самолеты? — раздается из темноты чей-то голос.

— Что? — резко выпрямившись, сверкнул глазами О. Ю., — уходить здоровым и бросить на произвол судьбы женщин, детей и больных? А кто будет вытаскивать бревна из полыньи, кто будет расчищать новые аэродромы, выполнять всю тяжелую физическую работу? Кто, спрашиваю вас — больные, женщины?

Знайте, лагерю Шмидта нужны крепкие рабочие руки. От нашей организованности, энергии и трудоспособности целиком зависит и наше спасение. А потому ни один человек не должен самостоятельно уходить на берег. Эти мысли, как недостойные, надо отбросить. Работать, работать, сооружать аэродромы, сделать свою жизнь культурной, — вот наша первейшая задача. Помните, только дружным спаянным коллективом мы победим.

Гром аплодисментов заглушил последние слова любимого начальника. Ведь значительное большинство коллектива уже давно так мыслило. Сомневались лишь некоторые пессимисты, не имевшие веса в лагере Шмидта.

Физик И. Г. Факидов

И разговоры мгновенно прекратились. Мысль об уходе на берег, в постоянном тяжелом труде как-то быстро растаяла. Как ни в чем не бывало, дружно работал весь коллектив, увеличивал запасы топлива и сооружал новые запасные аэродромы.

Ранним розовым утром, часто до певучего голоса вахтенного матроса М. Ткача, сообщающего, что уже 7 часов, тихо, стараясь не шуметь, не толкнуть

и не разбудить спящих товарищей, встает и одевается очередной дневальный по палатке.

Напялив грязные, просаленные ватные брюки, уже успевшие проноситься до дыр от беспрерывных работ по вытаскиванию всплывших бревен, валенки, серую, давно не стиранную фуфайку, он быстро разогревает камелек, примус и в длинной узкой шведской банке для формалина, к счастью всплывшей из полыньи, где затонул «Челюскин», оттаивает осколки белоснежного льда, приготовляя утренний чай.

Собственно, никто уже не спит, лишь делают вид, что дремлют, ибо мешает шум ревущего примуса и серия назойливых толчков, которыми щедро угощает пробирающийся меж спящими телами дневальный.

В крошечные, потускневшие от копоти стекла окон, мастерски сделанных новоиспеченным полярным изобретателем и рационализатором, географом Я. Я. Гаккелем, из старых фотографических пластинок, чуть пробивается несмелый розово-утренний свет.

Палатка еще не нагрета. В ней холод такой же, как там, за плотно прикрытой деревянной дверью снаружи.

Как правило, ночью палатку не топили, во избежание всегда возможного пожара. Остаться без палатки было бы настоящим ужасом. Но в пушистых спальных мешках спать совершенно не холодно. Обычно на ночь все снимали верхнюю одежду и ложились в одном белье. После трудового тяжелого дня достаточно было десяти минут, чтобы все заснули крепким, непробудным сном уставших людей.

Первыми, точно по команде, стремительно вскакивали лежавшие рядом кинооператор Аркадий Шафран и художник Федя Решетников.

Не спи, вставай, кудрявая,
В цехах звеня,
Встает страна со славою
Навстречу дня...

гулко разлетаясь по всему лагерю, несется стройный хор, к которому немедленно примыкают все обитатели.

В палатке тем временем безудержно разливается тепло. В огромную всплывшую железную бочку, заменяющую нам чугунный камелек, искрясь и сверкая, темным потоком течет струйка нефти.

Наша палатка, согласно лозунгу О. Ю. Шмидта, одной из первых стала культурной, перешла на жидкое топливо, экономя драгоценные для лагеря дрова и бревна. Обитатели нашей палатки заботились об уюте, удобствах и даже некоторой роскоши, в виде крошечных окон, позволявших днем читать или работать.

В то время как вставшие старательно свертывают матрацы, прогибая их к стенкам палатки, чтобы в центре оставить свободный проход, убирают спальные мешки, отдирают от бороды навсшие за ночь сосульки, дневальный устанавливает низкую плоскую шлюпочную люковину, заменяющую нам стол. Вскоре появляются такие лакомства, такие изысканные блюда, как твердокаменные галеты, промерзшие рыбные консервы или кусочек настоящего сливочного масла.

Начинается дележка — серьезный момент утреннего и вечернего завтрака. Как ни старается дневальный разделить возможно точнее, ему это не удается. Поэтому раз и навсегда было решено ежедневно проводить следующую церемонию: один из обитателей палатки жмурил глаза, а дневальный, тыча немытым пальцем, кричал:

— Кому?

— Ширшову...

— Кому?

— Хмызникову...

Кажется, за два месяца пребывания в лагере Шмидта наша палатка не пробовала хорошо прокипяченного и проваренного чая. Дожидаться, пока закипит вода в узком цилиндре банки, было невозможно, ибо всегда кто-нибудь из руководителей авральных работ торопил отправляться на аэродром.

Наскоро позавтракав, успев записать в дневнике температуру воздуха и направление ветра, прощаемся с дневальным и, растянувшись длинной шеренгой, сутулясь от напора встречного ветра, с ожесточением растирая застывшие щеки, быстрым шагом спешим к месту работ, которое было весьма далеко.

Восемь аэродромов пришлось нам сделать за два месяца пребывания в лагере Шмидта. Весь трудоспособный состав экспедиции ежедневно потел над расчисткой полей от огромных торосов, неуверенный в том, что работа — на пользу, что очередное гигантское сжатие льда не сведет всю работу к нулю.

В те дни, когда аэродромных работ не было — возились на по-

Переход через разводья

лынье, где погиб «Челюскин», вытаскивая на поверхность такие подарки, как бревна, доски, однажды даже — ящик с мясными консервами.

Обратно в лагерь летели точно подстегнутые, хотелось есть, промочить горло теплой водой, вытянуть ноги, закрыть глаза и... помечтать.

Обычный обед состоял из супа с вермишелью и мясными консервами, от которого, как уверял Аркадий Шафран, ногам горячо, и двух-трех галет. После тяжелой физической нагрузки обед из

Через лагерь прошла трещина. Челюскинцы спасают продовольствие

маленьких жестяных кружек, заменявших в лагере тарелки, поедался с небывалой поспешностью.

Коротенький отдых — и снова упорная физическая работа, если внезапно начавшаяся пурга не принудит к вынужденному безделью. В такие дни палатка превращалась в рабочий кабинет, читальный зал. Рассевшись по углам, все старательно записывали свои впечатления и переживания в дневники, которые, как особую ценность, спасли в первую очередь. Географ Я. Я. Гаккель и гидрограф П. К. Хмызников по очереди вычисляли координаты местоположения лагеря Шмидта, гидробиолог П. П. Ширшов шепелявил, вызубривая английские слова.

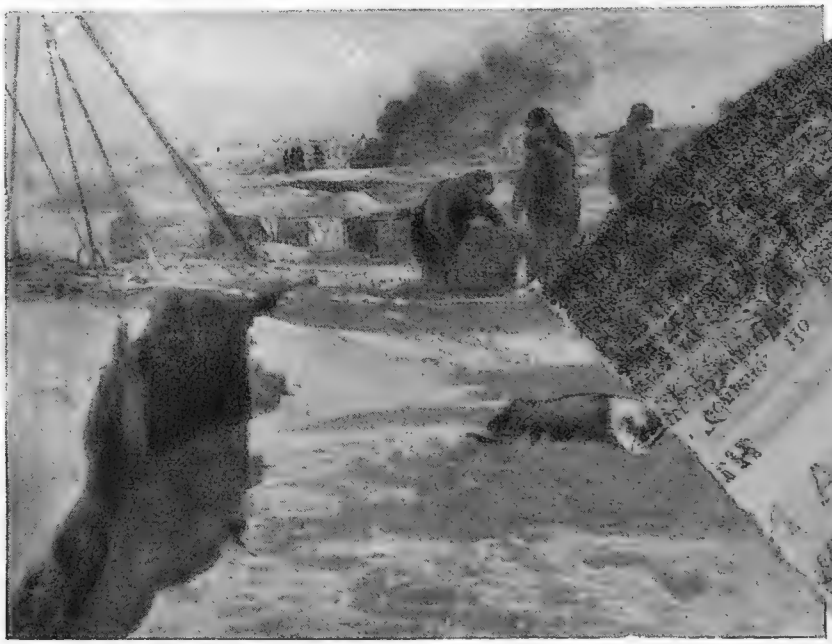
Все научные работники, даже во время пребывания на дрейфующем льду, не бросили своих наблюдений. Наоборот, с удвоенной

...вытаскивают всплывшие бочки

энергией занялись исследовательской работой, воспользовавшись той необычайной обстановкой, в которой оказался коллектив.

Помимо обсервации, П. К. Хмызников вел гидрологические наблюдения. В трещину, прошедшую поперек лагеря, он опускал батометр, определяя температуру глубинных горизонтов. Я. Я. Гаккель производил постоянное наблюдение за подвижкой льдов в лагере, сделав несколько точных инструментальных съемок. Метеоролог Н. Н. Комов следил за погодой, регистрируя силу и направление ветра, температуру воздуха, давление и т. д.

Много сил, времени и энергии было потрачено на оборудование палатки. Лозунг, брошенный О. Ю. Шмидтом «за культурную палатку», — имел большой успех. На смену низеньким, с большими провисами брезента палаточкам пришли высокие и широкие помещения, где даже высокому человеку можно было стоять, выпрямившись во весь рост. Такой значительной высоты палаток



Через лагерь прошла трещина. Челюскинцы спасают продовольствие

маленьких жестяных кружек, заменявших в лагере тарелки, поедался с небывалой поспешностью.

Коротенький отдых — и снова упорная физическая работа, если внезапно начавшаяся пурга не принудит к вынужденному безделью. В такие дни палатка превращалась в рабочий кабинет, читальный зал. Рассевшись по углам, все старательно записывали свои впечатления и переживания в дневники, которые, как особую ценность, спасли в первую очередь. Географ Я. Я. Гаккель и гидрограф П. К. Хмызников по очереди вычисляли координаты местоположения лагеря Шмидта, гидробиолог П. П. Ширшов шепелявил, вызубривая английские слова.

Все научные работники, даже во время пребывания на дрейфующем льду, не бросили своих наблюдений. Наоборот, с удвоенной

...вытаскивают всплывшие бочки

энергией занялись исследовательской работой, воспользовавшись той необычайной обстановкой, в которой оказался коллектив.

Помимо обсервации, П. К. Хмызников вел гидрологические наблюдения. В трещину, прошедшую поперек лагеря, он опускал батометр, определяя температуру глубинных горизонтов. Я. Я. Гаккель производил постоянное наблюдение за подвижкой льдов в лагере, сделав несколько точных инструментальных съемок. Метеоролог Н. Н. Комов следил за погодой, регистрируя силу и направление ветра, температуру воздуха, давление и т. д.

Много сил, времени и энергии было потрачено на оборудование палатки. Лозунг, брошенный О. Ю. Шмидтом «за культурную палатку», — имел большой успех. На смену низеньким, с большими провисами брезента палаточкам пришли высокие и широкие помещения, где даже высокому человеку можно было стоять, выпрямившись во весь рост. Такой значительной высоты палаток

добились путем растягивания брезента на деревянном каркасе. Существовал даже, правда, официально необъявленный, конкурс на лучшую, просторную и с большими удобствами палатку.

С поразительной изобретательностью челюскинцы из ничего изощрялись выделывать подвесные пепельницы, ибо не было столов, куда их можно было бы поставить, подвесные полочки для мелких вещей обихода, яркие, многофитильные коптилки для освещения, кухонные принадлежности и т. д. Для доставки супа, например, наша палатка использовала всплывшее деревянное ведро, служившее на «Челюскине» средством для тушения пожара.

Я. Я. Гаккель обычно проводил свой досуг, выжигая при помощи штыка винтовки «Челюскин» 1934 г.», на всех деревянных предметах, мечтая о том, что когда-нибудь и где-нибудь эти надписи обнаружат, и тем самым позволят распознать тайну течения Чукотского моря. Его статья, помещенная в стенгазете «Не сдадимся», с призывом ко всему коллективу последовать для пользы науки его примеру— быстро нашла многих любителей. Слово «Челюскин» можно было видеть вырезанным на стенах барака, балках, досках, люковинах и т. д.

Все женщины, освобожденные от тяжелых физических работ, занялись шитьем брезентовых рукавиц для коллектива. Меховые рукавицы, которыми мы пользовались во время работ, намокали, быстро смерзались и вскоре приходили в негодность. «Слабый пол» в пошивке рукавиц оказался чрезвычайно сильным. Их опытные и энергичные руки с лихвой обеспечили всех нас рукавицами. Но и этого нашим ударницам показалось мало. По собственной инициативе они организовали починку нашей одежды, оказав нам помощь в самый критический момент.

К вечеру, обычно, в бараке шла очередная лекция О. Ю. Шмидта или зачитка инфрмации, прибывшей с материка. При тусклом свете коптилок, окруженный со всех сторон населением лагеря, сутулясь, сидел на обрубке дерева наш любимый начальник.

Получит, бывало, он крошечную телеграмму, размером в двадцать слов, прочтет и начнет комментарии на целый час. И так поднимет настроение коллектива, что все, забыв о постоянно стерегущей опасности, с веселыми песнями, в приподнятом настроении расходились по своим палаткам.

По вечерам, в нашей палатке происходили публичные чтения.

Э. Кренкель сообщает сводку о погоде
Рис. худ. Решетникова

Правда, запас спасенной литературы не блистал большим разнообразием. В лагере после гибели судна удалось обнаружить III том Шолохова «Тихий Дон», спасенный М. Г. Марковым с риском для жизни; в парчевом переплете со спутанными страницами «Гайавату»— Лонгфелло, одну книгу «Люди 40-х годов» Писемского и небольшой томик сочинений А. С. Пушкина.

У гидробиолога П. П. Ширшова сохранился еще Киплинг на английском языке, но удовольствие от этого чтения получал только он один. Уцелевшие книги были огромной ценностью в лагере. Книги рвали нарасхват, прочитывали коллективно, пользоваться одному книгой считалось излишней роскошью.

Вечерний чай — пара галет или лепешек своего приготовления с маслом и — сон, крепкий здоровый сон физически сильных людей, чтобы завтра с утра броситься в очередной тяжелый аврал.

23 февраля, в день празднования годовщины рабоче-крестьянской Красной армии хотели отдохнуть. Но накануне на очередном общем собрании единогласно было решено полдня отработать. Происходившее ночью сжатие ледяных полей на месте гибели «Челюскина» принесло нам новые подарки, в виде бочки топленого масла, бревен и дров. Все эти ценности и еще две ледянки, стоявшие у полыньи, в месте, подверженном частому сжатию, мы оттащили далеко в сторону.

О. Ю. Шмидт вместе с челюскинцами выкалывает доски и бревна

Вечером на торжественном собрании в бараке О. Ю. Шмидт сообщил, что правительство, не дожидаясь наших просьб об ускорении помощи, распорядилось отправить из Владивостока в бухту Провидения пароход «Смоленск» с пятью самолетами—«Р 5» и двумя самолетами «Ш 2» и летчиками В. С. Молоковым, Н. П. Каманиным, Б. А. Пивенштейном, И. М. Демеровым, Б. В. Бастанжиевым и Ф. Б. Фарихом.

Помимо этого, известные пилоты

С. А. Леваневский и М. Т. Слепнев под руководством Г. А. Ушакова спешно выехали в Америку с тем, чтобы, купив там самолеты, немедленно вылететь к нам на помощь.

— Вы видите, товарищи, — говорил О. Ю. Шмидт, — наше правительство, единственное в мире действительно заботящееся о своих сынах. Мы обязаны отдать все свои силы, все знания, а если нужно— и жизнь за нашу родину...

В полутемном бараке вдохновенно пели великий гимн. Лица у всех бледные, торжественные, в глазах твердость, непоколебимость...

«Москва, ЦК ВКП(б). Сталину. Ворошилову, — летела вечером радиограмма в туманную даль.

«Лагерь челюскинцев вместе со всей страной праздновал день Красной армии. Шлем горячий привет дорогой всем трудящимся Красной армии, вождю мировой революции т. Сталину и руководителю Красной армии т. Ворошилову. Мы ознаменовали праздник окончанием большой сигнальной вышки, на которой развевается огромное полотнище красного флага Советов, видное на 30 километров.

Президиум общего собрания: Шмидт, Воронин, Бабушкин, Канцин, Бобров, Задоров, Румянцев».

И тут же следом — другая:

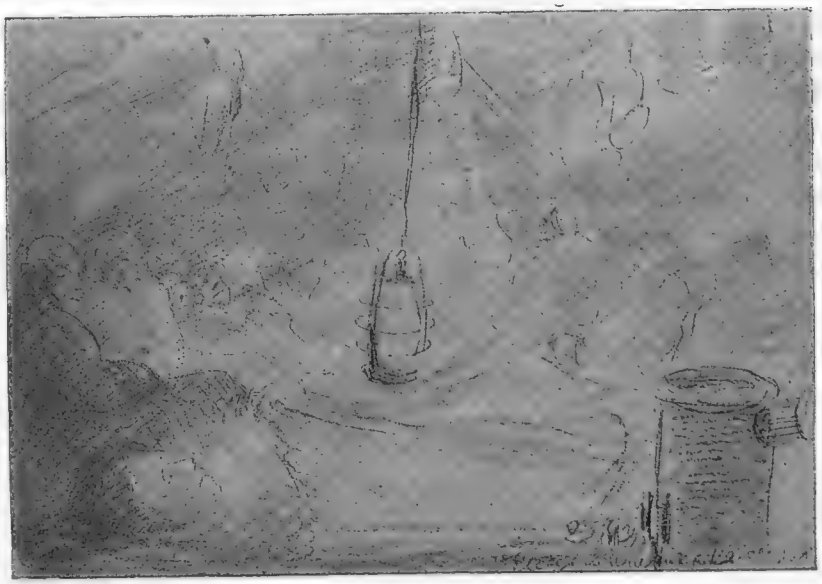
«Москва. Совнарком. Куйбышеву.

«Поражен энергией и размахом ваших мероприятий по нашему спасению. Эти меры обеспечивают успех. Извещение вызвало в лагере бурную радость, чувство глубокой благодарности нашему правительству.

О. Шмидт».

И правда, как-то спокойнее стало у всех на душе. Каждый чувствовал, что там, далеко, на родине о нас думают, не забывают, что мобилизованы все средства для спасения. Как-то веселее стало в лагере Шмидта. Вечером после собрания из палаток неслись стройные звуки хора, играл спасенный патефон.

Самолет М. С. Бабушкина «Ш-2», великолепно отремонтированный плотниками, с большой осторожностью, чтобы не поломать, через торосы и ледяные горы был доставлен на руках из лагеря к аэродрому. Хвостовое оперение самолета оставили в бараке, где строители заканчивали его ремонт.



Вечерняя беседа в палатке кочегаров
Рис. худ. Решетникова

М. С. Бабушкин собирается вместе со своим борт-механиком Г. Валавиным при первой возможности вылететь на берег, чтобы помочь самолетам, прибывающим к нам на помощь.

В палатках О. Ю. Шмидта и В. И. Воронина к железным печам, из-за недостатка материала, поставили медные трубы.

— Это для того, — смеется Федя Решетников, — чтобы можно было сказать — прошли огонь (самовозгорание угля), воду и медные трубы...

Около лагеря соорудили «виселицу» — специальное приспособление для дымовой и огневой сигнализации прилетающим самолетам. Лагерь энергично готовился к приему спасителей, которые были еще так далеко от нас.

В бараке, у окошка, тускло пропускавшего дневной свет, принимает больных доктор К. А. Никитин. Из-за недостатка перевязочных материалов бинты приходится употреблять по нескольку

раз. Тут же рядом крошечной Алле Буйко мамаша ставит клизму и дремлет побледневшая, осунувшаяся прачка Шура Горская.

Больных совсем мало — меньше, как утверждает доктор К. А. Никитин, чем было их на «Челюскине». И люди приходят с пустяками — порезами и фурункулами, являвшимися следствием того, что негде было мыться. Регулярно мыли лишь руки и лицо, причем для этой сложной в тех условиях операции употреблялась подогретая вода, которая на морозе и ветру мгновенно остывала.

За низким столом в бараке неутомимо «режутся» в домино или, как эту игру у нас называют, в «козла». Нередко заходит и О. Ю. Шмидт, присаживается к столу и становится активистом азартной, веселой игры.

Рядом с доктором радист В. Иванюк установил самодельный радиоприемник. В свободное от работ время он ловит сообщения с материка, перехватывает переговоры между береговыми станциями. Забившись в угол, приводит в порядок свою судовую канцелярию штурман Б. Виноградов.

Зашел к печнику дяде Мите Березину почитать его дневник. Замечательный по своей простоте, искренности и наблюдательности документ, написанный правдивым языком и корявым почерком. Дядя Митя впервые попал в Арктику, нанявшись оборудовать печами дом на о. Врангеля. Разве мог он когда-нибудь думать о том, что попадет в такую сложную переделку?

ДНЕВНИК ДЯДИ МИТИ

«Для памяти, — начинается дневник, — «Челюскин» погиб 13 февраля в 3 часа дня. Три дня дул сильный ветер с севера, а льды от большого шторма торосило сильно и напирало на пароход. Перед обедом по бортам скрипело от нажима льдов.

«Когда пообедали, я лег отдохнуть. К этому времени пароход стало сжимать еще сильнее. Мы быстро оделись и вышли на борт — глядеть. Только вышли, вдруг затрещал весь пароход, задрожал, и снег и иней посыпались с мачты. Люди уже все были от волнения на бортах. И тут придавило левый борт против машинного отделения от сильного нажима льда.

«Моментом принялись выгружать продукты, теплую одежду и топливо, которое было приготовлено на палубе. Часть продуктов

старались достать из трюмов. Время было совсем мало: пароход уходил в бездну океана. Нос судна уже был очень низко, чуть почти не равнялся со льдом. Я побежал за своими вещами. Похватал кое-что и Миша (его младший брат) и опять принялись выгружать. А вещи свои выбросили за борт, уже когда пароход совсем низко стоял над водой.

«Мы с Мишей побежали в кондек (твиндек, где они жили), в нашу квартиру, чтобы выбросить наружу матрацы и одеяла. Там уже была вода на четверть, а мы оба — в валенках. Миша по столу и по койкам пробрался внутрь и вытащил одеял и матрацев штук 10. Помню, когда уходили с квартиры, то два камина остались топиться и две лампы гореть.

«В это время пароход уже был совсем низко. Я сошел на лед, и мне сверху подавали ящики с продуктами. Мне даже брать их было способно, как с подставки. Поупарившись все были хорошо, всю свою силу выложили за два часа. Я на пароходе кормил трех свиней. Во время гибели я едва их выманил из будки. Тут кричали: «коли, Березин!» но я отказался — был растрогавши. Ведь всю дорогу я их поил и кормил. Свиней кое-как запичкали артелью и выбросили на лед. Я был отвернувшись.

«Тонул пароход носом вперед. Когда нос уже обрался и носовая мачта скрылась, корма была поднявши высоко. Винт и руль были поднявши кверху. Некоторые еще были на палубе. Капитан скомандовал: «Все на лед»! Мы повыскакали, и пароход пошел вниз, ходко. Соскочил и капитан. Внизу у борта шевелился лед и лес. Капитана ударило деревом около борта. Он кувыркался, но выскочил, ушибло не гораздо. Мы уже не работали — наблюдали гибель «Челюскина». Завхоз Могилевич стоял на борту и держался за троссы, растерявшись. Тут закричали: «Отбегай прочь, котлы взорвутся!» Когда котлы и труба захлебнулись, повалил сильный дым и пар. Плохо сначала было видно, но минут через пять на месте «Челюскина был лед, да кое-что всплыло.

«Стало, точно деревня сгорела, — осталось место гарное. «Где Могилевич» — а Могилевича и нет. Должно быть в дыму, когда отбежал к борту — бочками его заворошило. Людей проверили— все были налицо, а Могилевича нет. Что делать?

«Начали строить палатки, где и переночевали. Нас помещалось 12 человек. На другой день — воды попить — нет и посуды — тоже,

Место гибели „Челюскина". Работы по выкалыванию всплывших бревен, бочек и шлюпок

чтобы нагреть воду из льда. Поели галет, но мало. Насбирали кое-какой посуды, наделали из консервных банок — кружек.

«Была спасена одна кастрюля — стали варить обед и ужин. Ложек — совершенно нет, обедаем из кружек. Дом, который взяли для колонии о. Врангеля, дрова и бочки с горючим, которые были на палубе — всплыли. Материал этот весь вытащили, хотя он был зажат льдом. Материалу и топлива оказалось порядочно. Из него выстроили дом, осыпали снегом и помещались в нем 65 человек. Печки были из железных бочек.

«Построили кухню и бочку, которая таяла лед для воды и умывальника. Построили вышку на высокой льдине, которую очень хорошо видно. А когда еропланы будут искать наш лагерь, будем зажигать горючее, чтобы шел густой дым.

«Ждали два дня еропланов. Женщины с провожатыми ходили на еродром, которые назначены в первую очередь. Но еропланов не было. Когда половина людей была на еродроме в ожидании ероплана, в нашем лагере получилась трещина, в аккурат, где лежали все продукты и где поставлена кухня. Продукты быстро перебросили на другое место, а то они могли бы провалиться в пропасти. Кухню не повредило, хотя один угол был свесивши на сажень в воду, ну ничего. За это время в одну ночь было сжатие. Все встревожились, оделись. Льды жало под наш дом, но все прошло в порядке и теперь хозяйством немножко установились, ждем еропланов. Когда-то снимут нас со льдины?

«Писал 26 февраля, вечером, в воде, на льдине. Живем и куда-то плывем».

К вечеру получили печальные новости. Самолет «Н-4» летчика Ф. К. Куканова при взлете с мыса Северного налетел на торосы и снес шасси. Запасных частей у них не имеется, поэтому придется ждать весны, разводьев и ставить самолет на поплавки. Таким образом из трех имевшихся на берегу самолетов осталось только два. Но и они не летели. Причин было много — морозы, не дававшие возможности запустить моторы, туманы, вьюги, штормовые ветры, а самое главное — это несовпадение в погоде. Обычно было так: у нас в лагере — ясный, солнечный день, небо — без единого облачка — словом, погода наредкость летная, а на берегу — пурга, шторм и — наоборот. Дни тянулись в ожидании самолетов, а их все не было.

В такой очень напряженный момент сильно подбодрило сообщение из Москвы о том, что отдано распоряжение приступить к срочному ремонту ледоколов «Красина», «Ермака» и «Литке» с тем, чтобы они вышли к нам на помощь. Правда, ремонт и подход к нам ледоколов требовали больших сроков, и трудно сказать почему, но у коллектива челюскинцев была твердая вера в силы краснознаменного «Красина».

— Этот — не подведет. На морозы и туманы ему наплевать...

В палатках шло бурное обсуждение будущего маршрута «Красина» к Чукотскому морю. Делались точные вычисления длины пути различных вариантов. Назначались даже сроки прибытия к лагерю Шмидта, причем, по общему убеждению, это должно произойти в конце июня или в начале июля. Но тут неожиданно всплыл серьезный вопрос — а хватит ли нам на такой длинный срок продовольствия? Произведенный завхозом А. Канциным учет показал, что мы имеем запасы на два с половиной месяца. Предположим, что при самой тщательной экономии, продуктов нам хватит на три — или три с половиной месяца, но до предполагаемого прихода «Красина» остава-

Перешли на отопление жидким топливом

лось четыре с половиной месяца. Следовательно, продовольствия не хватит.

Все расчеты показывали, что без самолетов нам не обойтись, ибо только они могут уменьшить количество ртов в лагере и дать возможность остальным просуществовать до прибытия ледокола. И снова поднялась вера в воздушную птицу. А телеграммы летели с праздничными новостями, сообщая о новых мероприятиях, предпринимаемых правительством для нашего спасения.

Из Хабаровска на-днях вылетают летчики В. Л. Галышев, М. В. Водопьянов и И. В. Доронин. Им предстоит совершить гигантский путь вдоль Тихого океана к побережью Чукотки. Из Владивостока отправляется пароход «Сталинград» с самолетами. На его борту находится известный летчик, участник знаменитого перелета из Москвы в Нью-Йорк на самолете «Страна Советов» т. Болотов.

27 февраля в бараке состоялось открытое партийное собрание с докладом О. Ю. Шмидта о выступлении т. Молотова на XVII съезде. По окончании доклада Отто Юльевич огласил телеграмму, вызвавшую бурю восторга.

«Москва. № 5414.59 слов. 26/II. 22 часа 40 минут. Молния. Аварийная. Архангельск, мыс Северный — Шмидту.

«Шлем героям-челюскинцам горячий большевистский привет. С восхищением следим за вашей героической борьбой со стихией. Принимаем все меры к оказанию вам помощи. Уверены в благополучном исходе вашей славной экспедиции и в том, что в историю борьбы за Арктику вы впишете новые славные страницы.

Сталин, Молотов, Ворошилов, Куйбышев, Орджоникидзе, Каганович».

Как бомба взорвалась эта телеграмма в переполненном бараке. Люди обнимались, целовались друг с другом, прыгали, как дети, и, обезумев от радости, кричали «ура».

— Мы не одни. Нашу судьбу переживает вся великая родина...

«Москва. ЦК ВКП(б). Сталину, Молотову, Ворошилову, Куйбышеву, Орджоникидзе, Кагановичу.

«С непередаваемым восторгом заслушали экспедиционный состав и экипаж «Челюскина» приветствие руководящих членов Центрального комитета ВКП(б) и правительства. Мы уверяем вас, дорогие товарищи, и особенно нашего любимого вождя и учителя т. Сталина,

„Обед состоял из супа с вермишелью
Рис. худ. Решетникова

что никакие трудности нас не сломят и не остановят нашей работы по окончательному освоению Северного морского пути, выдвинутого по инициативе т. Сталина как большая и срочная задача. В лагере челюскинцев на льду не ослабла энергия. Даже те, кто впервые оказался в Арктике, массами закрепляются за арктической работой, чтобы добиться окончательной победы. Мы знаем, что наше спасение организуется с истинно большевистской энергией и размахом. Мы спокойны за свою судьбу. Но мы не сидим без дела. Насколько возможно, продолжаются научные работы, упорно строим, улучшаем наш лагерь, чтобы пребывание на льду было достойно со-

ветской экспедиции. Свободное время, как и на «Челюскине», отдаем учебе, повышению квалификации. Прорабатываем доклады партсъезда, принятые нами по радио еще на пароходе и подробно записанные, особенно речь т. Сталина. Мы знаем и чувствуем, что вся наша дальнейшая жизнь должна быть ответом на ваше приветствие и вашу помощь. Под вашим руководством наш отряд готов к дальнейшей борьбе за выполнение поставленных задач. Нач-экспедиции — Шмидт, капитан Воронин, помощники начальника — Бобров, Копусов, Баевский, секретарь ячейки ВКП(б) машинист Задоров, предцехкома — кочегар Румянцев.»

Дни стали значительно длиннее. 9 час. 35 мин. над лагерем свет, а солнце поднимается над горизонтом уже на 15 градусах. Но зато начались холода. Температура воздуха опустилась до минус 39 градусов. Из-за стужи несколько раз пришлось отменять авральные работы.

Чтобы скоротать длинные вечера, организовывали доклады. П. К. Хмызников рассказывал о морских боях в русско-японскую войну, И. Л. Баевский — о своей поездке в Монголию, Н. Н. Комов — о Чукотке, ее населении, быте, обычаях, и т. д.

Доклады о Чукотке, на которой нам неизбежно придется побывать, были наиболее важными. Н. Н. Комов подробно останавливался на том, как должны себя вести челюскинцы, чтобы не обидеть самолюбивых хозяев, в быту которых существуют свои тысячелетние традиции.

С трогательной тщательностью плотники, матросы и кочегары записывали на обрывках бумажек основные, наиболее употребительные чукотские слова, чтобы иметь возможность на берегу объясниться с населением.

Вышел второй номер стенгазеты «Не сдадимся», на этот раз больший в размерах. Чрезвычайно интересные воспоминания о последних минутах «Челюскина» поместили инженер П. Расс, гидрограф П. Хмызников и механик М. Филиппов. Специальной статьей была отмечена годовщина Красной армии и флота. Э. Кренкель информировал о работе своей радиостанции, а старший механик Н. К. Матусевич — о запасах топлива в лагере, призывая к максимальной экономии.

«Гвоздем номера» был замечательный фельетон «Осколки нашего быта», где автор с карандашом в руках прогуливался по лагерю.

— С утра до последней предсонной минуты, с перерывами на

работу и проглатывание пищи, заведены языки Феди Решетникова и Аркаши Шафрана.

Ради вольности веселой
Собрались мы сюда.
Из бокалов полновесных
Пьем с надеждою чудесной...

с большим вкусом хором выводит палатка научных работников. Затем Хмызников начинает сочно и с большим знанием дела говорить о вкусных вещах. Здесь и лососинка, и севрюжка, и грибки, и свиная отбивная, и рассольник, и кулебяка... Чего-чего только здесь нет! У всех текут слюнки. Наконец кто-то бешено протестует против утонченного издевательства...

Другая палатка.

— Иванов сиротливо подпер рукой лицо. Он поет жалобные печальные русские песни — то о замерзающем ямщике, то о чьей-то грустной кончине. Столующийся Баевский читает вслух «Гайавату». Факидов фантазирует о том, как дома, в Ленинграде он будет есть суп только из кружки и только вилкой, как он будет объясняться в любви только на ледокольном языке: «Я очарован вашими обводами». «Ваш нос — форштевень». «Ваш рот — форшик с креплениями. «Я хочу держать в своих стрингерах ваши шпангоуты...»

Этот фельетон и великолепная карикатура Решетникова имели наибольший успех. У доски, где висела газета, несколько дней подряд раздавался дружный хохот.

В карикатурах была масса фантазии. Например, как представляют челюскинцев наши враги. На рисунке изображен челюскинец, с остервенением грызущий свою собственную ногу. Известный обжора Шпаковский любовно поджаривает на сковороде женскую ногу, причем фотограф Новицкий из-за тороса с жадностью внюхивается в приятные запахи. Белый медведь съедает челюскинцев, но завхоз Канцин уже готов его убить. Три мрачных ворона спокойно сидят на льдине, ожидая, когда все челюскинцы станут полностью их добычей.

Так представляют наши враги лагерь Шмидта. И тут же ответ клеветникам: на рисунке «В новых условиях—новая обстановка» Федя Решетников изображает продовольственный склад со следующей надписью: «Универмаг «Красный ропак» — все для жизни». В этом

универмаге можно получить все: здесь отпускают и валеные сапоги, и кусок свинины».

Умело составленная и отредактированная стенгазета пользовалась невыразимой популярностью. Выхода газеты ждали с огромным нетерпением, обсуждая, какой еще новый номер выкинет неутомимый весельчак Федя Решетников.

В крошечной радиопалатке, где едва уместилось двадцать человек, начался семинар О. Ю. Шмидта на тему «Диалектика естествознания». Попробовали возобновить занятия немецким языком, но при всем искусстве Отто Юльевича, пытавшегося обойтись без учебников и литературы, кружок пришлось закрыть, ибо у большинства слушателей были самые примитивные знания.

Между тем самолеты никак не могли прилететь в лагерь. По-прежнему мешали туманы, вьюги или штормовые ветры. 4 марта пилот А. В. Ляпидевский с раннего утра до полудня возился с заводкой промерзших моторов, а когда наладил, то лететь в лагерь уже было поздно.

— Правый мотор, — выстукивала радистка Уэллена Людмила Шрадер, — уже работает, сейчас запускаем второй...

— Ну вот, — сообщила она через час, — оба мотора пустили. Должны вылететь. Сейчас схожу на аэродром и узнаю точно.

— Дела, Эрнест, никуда, никуда не годятся, — сообщила она ему через пятнадцать минут. — Самолет не полетит. Летчик Петров говорит—поздно...

К неудачам привыкли; вылетающие — в первую очередь. Даже тогда, когда им говорили, что сегодня в лагере может быть самолет, что необходимо приготовиться, женщины весьма скептически относились к этому сообщению, вспоминая, сколько раз безрезультатно, нагрузившись вещами, они маршировали на далекий аэродром.

ПЕРВАЯ ЛАСТОЧКА

5 марта, ранним утром, еще в предрассветные сумерки, сильно согнувшись, в палатку залез механик А. Колесниченко.

— Проснитесь, ребята, есть новости...

Точно по сигналу, все сразу вскочили, протирая заспанные глаза. Новостей ждали с большим нетерпением.

— В Уэллене, — продолжал А. Колесниченко, — летчик Ляпидевский уже запустил один мотор самолета. Если он сумеет запустить и второй, то нам придется итти на аэродром...

Быстро оделись, закусили, выпили горячего чаю и вышли на воздух. Был яркий, солнечный день при полном безветрии, хотя мороз стоял дикий — минус 38,2 градусов. Но из-за отсутствия ветра холод как-то не чувствовался.

Герой Советского союза Анатолий Васильевич Ляпидевский

Гидрограф П. К. Хмызников, чтобы не отстать от партии, уходящей на аэродром, быстро провел свои научные наблюдения. Оказалось, что температура сегодня на поверхности льда минус 43 градуса. Такой низкой температуры, по словам ученого, лед еще не имел за всю зиму. Барометр резко летит вниз, опустившись за ночь на семь миллиметров, указывая, что лагерь Шмидта попал в район прохождения антициклона.

К девяти часам, захватив нарты, груженные теплой меховой одеждой для отъезжающих женщин, дровами и бревнами для обитателей нашего аэропорта, двинулись в путь.

Первое, на что сразу же по выходе из лагеря обратили внимание, это на небывалое количество мелких извилистых трещин, разбегавшихся по всем направлениям.

К середине пути нашу дорогу перегородила огромная, без конца и края трещина, покрытая зыбким молодым ледком. Переходить по такому льду было рискованно, тем более с сильно груженными нартами. Долго бродили, утопая в снегу в поисках переправы, перелезали через горы нагроможденных торосов, но перехода так и не нашли.

К счастью, штурман М. Г. Марков, дежуривший в лагере на сигнальной вышке, в бинокль заметив наше замешательство и поняв, в чем дело, немедленно распорядился выслать нам бригаду плотников, остававшихся в лагере, с легкой шлюпкой-ледянкой, специально приспособленной для перетаскивания ее по льдам.

Продвигаться вперед было тяжело, шли целиной, стараясь обойти трещину. Ноги вязли в глубоком рыхлом снегу, тяжелые нарты ежеминутно застревали, цепляясь за острые углы торчащих торосов и, потеряв равновесие, опрокидывались. Все были мокрые, потные, несмотря на адский холод и стужу.

В тот момент, когда мы с трудом преодолевали высокий ледяной вал, преградивший нам путь, где-то вдали послышался рокот. Остановившись, прикрыв глаза рукой от яркого ослепительного солнца, с двумя полудугами спектров, все с напряжением разглядывали голубое безоблачное небо в надежде увидеть так долго и страстно ожидаемого воздушного гостя.

Гул и грохот между тем становились все ближе и ближе... Теперь уже было совершенно ясно, что где-то далеко работает авиационный мотор. И вдруг радостный, безудержный вопль:

— Летит, летит... ребята — вот он...

Маленькая черная точка, едва видная на голубой эмали неба, с огромной быстротой и скоростью превращалась в широкую, распластавшуюся в воздухе птицу.

— Урра, урра! Да здравствуют советские летчики! раздались крики.

Бросив тяжелые нарты, потеряв от радости головы, мы бегали, суетились и обнимались. Подбежав к О. Ю. Шмидту, растроганный до слез капитан крепко его расцеловал.

Точно очнувшись от сна, от дивного видения, я огляделся. Кругом нас — море света и блеска ярчайшего солнца. А там, наверху, в легкой дымке тумана — наша радость, наше счастье, наше спасение...

С самолета нас увидали. Свер[illegible] приветливо машут руками, летят низким, бреющим полетом, с сильным креном на правый борт, чтобы нас лучше разглядеть.

И вдруг все побежали к саням, путаясь растоптанными валенками в пушистом снегу, схватили веревки и понеслись. И тяжелые нарты стали как будто бы легче. А сила — откуда только сила появилась!

С шутками, криками, шумной ватагой неслись челюскинцы к аэродрому, стараясь опередить друг друга, чтобы быть свидетелями посадки первого самолета.

И вдруг — поперек пути, уже недалеко от цели — широкая, чистая от льда полноводная река.

Остановились, как вкопанные, с изумлением разглядывая неожиданное препятствие: происходившее, видимо, ночью отжатие растащило ледяные поля, образовав цепь полыней.

Вдали, за торосами раздалось «ура». Это плотники спешили с «ледянкой» нас выручать. Бросили нарты — побежали навстречу. Подхватили тяжелую шлюпку и волоком, через горы осколков льда притащили к разводью.

Медленно, поочереди пропустив вперед отъезжающих женщин, перебрались на ту сторону трещины и, забыв про усталость, бросились бегом к аэродрому.

На широком, гладко подчищенном нами поле, сверкая на солнце, стоит металлический красавец «АНТ-4».

Невдалеке от палатки четыре темных фигуры окружили бортме-

Самолет А. В. Ляпидевского в Уэллене

ханика Г. Валавина, расспрашивая о длине аэродрома и о безопасности взлета.

Толстый, широкоплечий, в шлеме, больших меховых очках, надвинутых на лоб, в теплом синем комбинезоне, стоит летчик Анатолий Васильевич Ляпидевский, очищая свои заиндевевшие усы от сосулек. У него — широкое, добродушное, открытое лицо и замечательные, улыбающиеся синие глаза.

Рядом с ним, отстегивая туго затянутый шлем — летчик-наблюдатель, штурман самолета Л. В. Петров, с типично-летным, красным лицом. Разговаривает он веско, солидно, низким баском.

Второй пилот Е. М. Конкин, здесь, в ледяной пустыне неожиданно обнаружил своего старого друга по военной службе в Балтийском флоте — нашего завхоза А. Канцина. Они долго целуются,

хлопают друг друга по плечам, вспоминая какие-то старые похождения.

В стороне, наспех и жадно докуривая, чтобы бежать скорее к машине, к беспрерывно жужжащим пропеллерам, стоит бортмеханик самолета М. А. Руковский.

— Ну и тяжело же вам было сегодня лететь, — сочувствуют челюскинцы, — мороз-то какой свирепый...

— Нет, ничего, не так страшно,—широко улыбается А. В. Ляпидевский.—Наверху, там теплее. У вас на льду температура воздуха минус тридцать восемь градусов, а у нас, там, в поднебесьи — только минус двадцать четыре градуса. Здорово?

П. Буйко отправляет дочку на Большую Землю

— Я попробовал повернуть самолет в глубь моря не с мыса Онман, а значительно восточнее, с мыса Сердце-Камень, — вступает в разговор штурман Л. В. Петров. — Это было рискованнее, но результат получился лучше. Посмотрите на мою маршрутную карту. Еще на берегу в Уэллене я начертил эту прямую линию, предполагая, вернее, вычислив, что именно здесь должен быть лагерь Шмидта. Так ведь это и оказалось в действительности...

Мы поражаемся его верным и точным расчетам. Ведь лед, на котором раскинулся лагерь, не неподвижен, но вечно дрейфует в любых направлениях, под напором ветров и течений. Во всяком случае первая проводка самолета штурманом Л. В. Петровым, в неизвестных для него навигационных условиях, была сделана блестяще.

— Завтра постараюсь сделать два рейса в лагерь, — похлопывая замерзшие ладони, — говорит А. В. Ляпидевский, — ибо весь сегодняшний полет от Уэллена до вас продолжался лишь два часа пять минут. Следовательно, если завтра вылетим на рассвете, то успеем дважды слетать в лагерь, если даже принять во внимание, что у нас много времени уйдет на зарядку бензином...

Под предводительством Г. Валавина А. В. Ляпидевский отправился ознакомиться с нашим аэродромом. Они долго ходили, заглядывая во все углы так старательно расчищенного нами поля.

— Сейчас происходит наш экзамен, — указывая на две маленькие фигурки, говорит гидробиолог П. П. Ширшов, — экзамен качеству нашей работы...

— А вы знаете, — заявил возвратившийся А. В. Ляпидевский,— ваш аэродром значительно лучше уэлленовского. Там он весь в кочках.

Челюскинцы гордо переглянулись. Тяжелая и упорная наша работа получила высокую оценку такого специалиста, как А. В. Ляпидевский.

— Отто Юльевич, — обращается к начальнику штурман Л. В. Петров,—нам поручили передать вам подарки: две туши оленьего мяса, запасные аккумуляторы для радиостанции и масло «Гаргойль» для самолета «Ш-2».

О. Ю. Шмидт с благодарностью жмет руку пилоту. Его особенно радует доставка аккумуляторов, в которых мы уже начали ощущать недостаток.

— Было бы очень хорошо, — говорит начальник,— если бы вы вывезли самолетом почти всех, оставив человек тридцать здоровых и крепких людей, которые сами смогли бы добраться до берега...

— Нет, Отто Юльевич, — не соглашается А. В. Ляпидевский,— если удастся летать регулярно, если с самолетом будет все благополучно, то вопрос о санной партии отпадет. Всех перевезем.

Развернув самолет, поставив его в дальний угол аэродрома, чтобы максимально увеличить длину разбега, А. В. Ляпидевский отдал распоряжение начать посадку пассажиров.

Десять женских фигурок поспешно закутывались в меха, тяжелые и неуклюжие малицы.

С большим трудом М. С. Бабушкин и моторист А. Е. Погосов втащили их, беспомощных, на крыло самолета, усадили в кабине. Туда же по конвейеру рук были переданы ребятишки.

Последние рукопожатия, пожелания счастливого пути, напоминание о том, чтобы с берега не забыть послать телеграммы родным от оставшихся на льдине, и взревевшие моторы, подняв вихрь снежной пыли, рванули самолет вперед. Но лыжи уже успели за время стоянки вмерзнуть в лед. Пришлось броситься под обжигающий холодом ветер пропеллеров и коллективом раскачивать тяжелый самолет. Ревели моторы, хлестали порывы бешеного ветра, поднимая густую пургу, как в лихорадке дрожал, трясся самолет, но не находил в себе сил сдвинуться с мертвой точки.

Прибежали на помощь и другие, всей массой навалились на самолет и чуть сдвинули с места. Мгновенно рванули моторы, и огромная металлическая птица с какой-то необъяснимой легкостью заскользила по льду, быстро набирая стартовую скорость, а затем, совершив несколько прыжков на неровностях, плавно оторвалась от аэродрома и, растопырив широкие лапы, повисла в воздухе.

Снизу радостно кричали «ура», сверху махали платками.

— До скорого свидания, — шептал моторист А. Иванов, — но только до скорого...

Сделав широкий круг, развернув самолет, А. В. Ляпидевский взял курс на Уэллен.

Через два часа весь лагерь уже знал, что самолет благополучно снизился на землю, а женщины и дети получили первую возможность по-настоящему помыться.

— Поздравляю, — спешила сообщить сенсационную новость Людмила Шрадер, — самолет очень хорошо сел. Женщины здоровы, бодры, не простудились...

«Москва. СНК. Куйбышеву, — доносил О. Ю. Шмидт, — сегодня, 5 марта был днем радости для лагеря челюскинцев и вместе с тем — праздником советской авиации. Самолет «АНТ-4» под управлением летчика Ляпидевского, при летчике-наблюдателе Петрове, прилетел из Уэллена к нашему лагерю, спустился на приготовленном нами аэродроме и благополучно доставил в Уэллен всех бывших на «Челюскине» женщин и обоих детей. Самолет взял направление

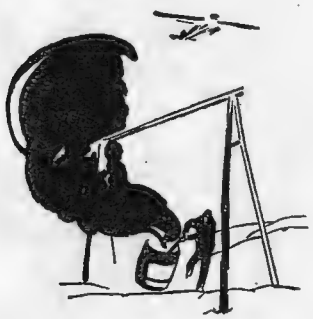
Алла Буйко со своей матерью

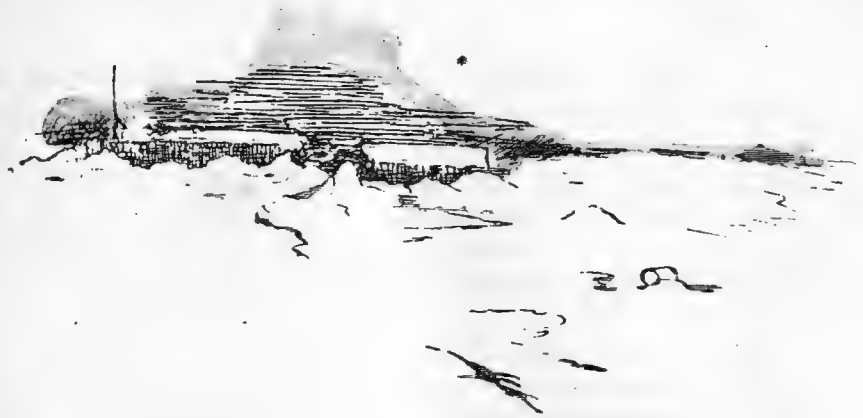
над льдом, с поразительной уверенностью вышел прямо на аэродром. Посадка и подъем были проделаны удивительно четко и с пробегом всего на расстоянии двухсот метров. Успех полета т. Ляпидевского тем значительнее, что стоит почти сорокаградусный мороз. Не доходя до аэродрома, образовалась большая полынья, так что для переправы пришлось из лагеря тащить шлюпку три километра через лед. Удачное начало спасательной операции еще больше подняло дух челюскинцев, уверенных во внимании и заботе правительства и всей страны и глубоко благодарных.

Шмидт».

И тут же вторая: — «Уэллен. Ляпидевскому, Петрову, Конкину. Поздравляю. Бесконечно благодарен. Весь лагерь в восторге.

Шмидт».





ДНИ ИСПЫТАНИЙ

Первая ласточка, принесшая нам столько счастья и радости, больше не прилетела.

— Отто Юльевич, — смеялись некоторые, — летчики не летят, боясь, что в первую очередь отправят мужей...

Частые перебои в работе моторов, а затем поломка шасси, сначала у одного, а затем и у второго самолета, окончательно вывели их из строя. Ремонтных мастерских на берегу не было, равно как не было и запасных частей.

Блестяще выполнивший свою первую операцию по вывозу женщин и детей, А. В. Ляпидевский беспомощный сидел в Уэллене.

Известие о поломке обеих машин произвело тяжелое впечатление на коллектив лагеря Шмидта. Казалось, пропала надежда на самую быструю, на самую реальную помощь.

Правда, где-то далеко, в тысячах туманных километров от нас спешили Н. Каманин, В. Молоков, Б. Пивенштейн, Б. Бастанжиев, И. Демиров, из Хабаровска начали свой гигантский путь В. Галышев, М. Водопьянов и И. Доронин, с побережья Аляски на помощь готовы вылететь С. Леваневский и М. Слепнев. Но когда-то они будут над лагерем? А сколько может еще быть туманных, пуржистых и нелетных дней, которые затянут прибытие самолетов до теплой весны и талого снега.

Эти тяжелые думы месяц и два дня мучили коллектив лагеря Шмидта. И многим стало казаться, что наиболее верным средством нашего спасения будет краснознаменный ледокол «Красин», хотя он только в преддверьи Панамского канала еще режет голубые воды Атлантического океана.

Но уныния попрежнему не было и в помине. Собственно говоря, унывать было некогда. С раннего утра тяжелый поход на аэродром, напряженная работа по его очистке, затем обед, небольшой отдых, а вечером, в полутемном бараке — очередная информация или же семинар по диалектическому материализму. Семнадцать лекций прочел на дрейфующем льду Отто Юльевич, перенося слушателей в иной, далекий мир, заставляя забыть об окружающей нас обстановке.

Брошенный О. Ю. Шмидтом лозунг «за культурную палатку» вскоре стал массовым. Лицо лагеря преобразилось до неузнаваемости.

Каждая палатка старалась в чистоте, уюте и удобствах превзойти своих конкурентов. Палатка, например, завхоза А. Канцина щеголяла ванной, то есть вернее, небольшой ямой, вырытой в центре палатки во льду, над которой ее обитатели мылись горячей водой.

Потребность в физических упражнениях породила спорт. С истинным азартом гоняли челюскинцы футбольный мяч, сшитый из тряпок, играли в самодельные городки, занимались прыжками в длину с разбега на рыхлом снегу, причем лучшие результаты показывал молодой красавец, с прекрасной крепкой фигурой — кочегар В. Паршинский. Словом, коллектив лагеря Шмидта великолепно сумел приспособиться к создавшимся условиям, сумел наладить действительно культурную жизнь.

Колоссальную роль в деле создания крепкого, сплоченного и дисциплинированного коллектива сыграла партийная ячейка. Опыта

партработы на дрейфующем льду, конечно, ни у кого не было. Пришлось находить новые методы, следить за конкретностью и оперативностью руководства.

— Партиец должен лучше всех работать, больше всех работать и веселее всех работать, — так ставил вопрос секретарь ячейки машинист В. Задоров.

Песни и шутка стали партийной обязанностью на авральных работах. Бодрость стала обязательным методом работы. Состояние, настроение и работа каждого члена коллектива были на строгом учете. Неожиданно обнаружившегося нытика умело и тонко обрабатывали, шутками и весельем стараясь отвлечь его от мрачных размышлений. Каждая свободная минута челюскинцев была на учете. Лекции, доклады, спорт, вечеринки, коллективные чтения книг заставляли людей мыслить коллективно и жить общественной жизнью.

А события между тем летели с удивительной быстротой.

6 марта, в 4 час. 30 мин. ночи под бараком, буквально под спинами крепко спавших кочегаров К. Кожина и С. Киселева, неожиданно прошла трещина, сопровождавшаяся грохотом и скрежетом льда.

Трещина прошла поперек лагеря Шмидта

В бараке поднялась тревога. Все бросились к выходу. Старый печник И. Николаев в панике выбежал босиком из барака на лед. Геолог В. Рыцк в испуге схватил охапку валенок и побежал, пока его не остановили. Бросившиеся к выходу два раза прижимали физика И. Г. Факидова к раскаленным железным печам. Он долго потом ходил перевязанный и беспомощный, не имея возможности даже самостоятельно раздеться или поесть.

Но испуг скоро прошел, ибо трещина расходилась в разные стороны очень медленно. Плотники под руководством инженера В. А. Ремова быстро сорганизовались, немедленно принялись распиливать бревна стен вдоль трещины, разрубив таким образом барак на две половины.

Вскоре задняя часть дома отъехала в сторону и развалилась. Но переднюю часть приспособили под жилье, сделав новую стену вместо разрушенной сжатием. Таким образом барак продолжал существовать в лагере Шмидта, но теперь он стал в два раза короче и меньше. Большая часть людей все же не рискнула в нем оставаться и переселилась во вновь сооруженные палатки, решив, что там безопаснее. Но несколько человек — доктор Никитин, Комов, Ремов, Гордеев и другие остались себе верны и прожили в бараке вплоть до полного его разрушения. Туда же неожиданно переехал и капитан.

— Какое счастье, — говорил начальник, — что успели вывезти детишек и женщин...

Старший помощник капитана С. В. Гудин, ходивший на аэродром, заявил, что ночное сжатие его не повредило. Но лететь в лагерь Шмидта было еще некому. Самолеты, отправленные правительством на наше спасение, были еще далеко.

В международный женский день, который лагерь праздновал без представительниц прекрасного пола, капитан В. И. Воронин получил следующую трогательную телеграмму:

«В лагерь Шмидта. Воронину.

— Тебе, герой полярных морей, мы — колхозники и колхозницы Сумского посада, в день 8 марта шлем горячий привет. Мы гордимся, что ты — помор нашего родного села — отважно борешься за осуществление идеи любимого вождя тов. Сталина. Мы уверены, что вместе со всеми челюскинцами, как и в походе «Сибирякова»— ты выйдешь победителем ледяной стихии.

По поручению 250 колхозников и колхозниц (подписи)».

«Уэллен. Шрадер, Лобзе и другим.

— Челюскинцы поздравляют товарищей женщин Уэллена с международным женским днем, — писал О. Ю. Шмидт. — Быстро растет участие женщин в арктической работе, еще раз показывая правильность политики партии, выдвигающей женщину наравне с мужчинами на ответственную работу. Такие примеры, как прекрасная работа радистки Шрадер и героическое поведение женщин на «Челюскине» и на льдине, станут известными всему миру и дадут советской женщине заслуженную славу».

В конце торжественного собрания начальник зачитал сообщение из Москвы о том, что сведения о переброске части челюскинцев на материк были с радостью приняты всей страной. Состоялись собрания рабочих автозавода им. Сталина и других предприятий. Работницы завода «Шарикоподшипник» им. тов. Кагановича приветствуют А. Ляпидевского и Л. Петрова, заявляя, что таких героев рождает только Советская страна. «Доставку женщин и детей на материк, — пишут в своей резолюции работницы, — мы принимаем как лучший подарок работницам СССР».

Председатель полярной комиссии Всесоюзной Академии наук академик Карпинский на страницах печати заявил, что лично он не сомневается в том, что и остальные челюскинцы в ближайшее время будут доставлены на материк. Наконец, начальник чрезвычайной тройки по спасению Г. Г. Петров сообщил, что основной базой, откуда будут летать самолеты в лагерь Шмидта, будет не мыс Онман, как он предполагал раньше, а мыс Ванкарем.

По этому поводу гидробиолог П. П. Ширшов неодобрительно высказался:

— Меня пугает, что придется ехать в Ванкарем на голое место. У нас ведь здесь комфорт, — оправдывался он, видя наши удивленные лица, — удобства, то есть то, чего мы там никак не найдем...

И это говорил человек, находившийся на дрейфующем льду! А нам все-таки стало понятно его недовольство. За дни пребывания в лагере Шмидта мы успели привыкнуть к постоянным опасностям, которые уже не пугали, и, положив столько энергии и сил на создание образцового лагеря, полюбили его всей душой.

Медленно тянулись дни, полные ожиданий прилета самолетов. Ежедневные настойчивые попытки А. В. Ляпидевского не увенчались успехом. На сильных ветрах и морозах сдавали моторы, вы-

нуждая спешно возвращаться в Уэллен. Пропадали ясные летные дни.

Чтобы скоротать казавшиеся бесконечными вечера, участили доклады, лекции и общие собрания палаток. Появилась мода на сочинение куплетов на злобу дня. И часто в полярную тьму несся нестройный, хриповатый хор простуженных басов.

89 медвежат
В палаточках лежат,
И ждут они — когда
Их вывезут со льда...

Правда, были и нехорошие перегибы. Одна из палаток, где однажды устроили вечер, пригласила гостей из соседних палаток и угостила грязными частушками. Вечер успеха не имел, и все поняли, что это — не метод культурного отдыха.

В уцелевшем от полного уничтожения полубараке при тусклом свете коптилок попрежнему шли лекции О. Ю. Шмидта по диалектическому материализму. Лежа на полу в шубах и малицах, ученые, кочегары и плотники, затаив дыхание, внимательно слушали очень трудный предмет, причем речь О. Ю. Шмидта была полна сложных фраз и размышлений.

В бараке — мертвая тишина. Только слышен размеренный голос начальника, потрескивание горящих дров в железной печке, да писк радиоприемника, который налаживает радист В. Иванюк для приема новостей с материка. На всех лицах — полное спокойствие. Впечатление такое, что все и забыли, что находятся на дрейфующем льду.

Не унывает и страшный „обжора“ Шпаковский.

— Как живешь? — интересуются ребята.

— Да, ничего, — хлеб жую, лепешки лопаю и консервы шамаю.

Опубликовали новый список очередности отправки на материк. Пятьдесят один человек распределены по будущим самолетам. Из нашей палатки П. П. Ширшов и я в список пока не попали. Очень недовольными скорым назначением на отлет оказались П. К. Хмызников и Я. Я. Гаккель.

— Если рухнет сигнальная вышка, — ворчали они, — то капитан не сможет определять местонахождение лагеря, так как для секстана нужен горизонт, в то время как для нашего теодолита таких условий не требуется...

Лекция диалектического материализма в бараке
Рис. худ. Решетникова

Между прочим, их возражения против скорого отъезда из лагеря — не первые. О. Ю. Шмидт принужден был выслушивать бесконечные жалобы и просьбы — назначить в последнюю очередь.

14 марта утром, получив сведения, что А. В. Ляпидевский вылетает из Уэллена, большой группой отправились на аэродром, везя на нартах больных — плотника В. Баранова и повара Г. Козлова. До пяти часов вечера сидели в палатке аэропорта, ожидая воздушного гостя или хотя бы сигнала из лагеря о том, что ждать бесполезно. Радист В. Иванюк целый день простоял на высоком торосе, с явным нетерпением отыскивая самолет, постоянно задирая голову вверх. Долго сидели в палатке, молча, внимательно слушали рассуждения начальника о перспективах, которые нас ожидают, объяснение М. С. Бабушкина — почему так тяжело летать самолетам на севере. Гео-

лог В. И. Рыцк, все еще надеясь на прилет самолетов, стоя на коленях в углу, спешил написать письмо жене, улетевшей на берег.

Летчик А. В. Ляпидевский так и не прилетел. Мрачные, схватились за веревки саней и повезли больных обратно в лагерь. По дороге встречает А. Н. Бобров.

— Что слышно, где самолет? — засыпают его тревожными вопросами.

— Не беспокойтесь, — ответил он, — самолет проплутал и благополучно снизился в Ванкареме.

Как только прибыли в лагерь, бросились в радиорубку к Э. Кренкелю — проверить новости. Но радисту ничего не было известно. Летчик Ляпидевский утром вылетел в лагерь и обратно до сих пор не возвратился, ибо сведений с земли нет. Э. Кренкель предполагает, что случилась авария.

18 марта, после тревожной ночи, когда никто не прилег отдохнуть, ожидая сильнейшего сжатия ледяных полей, утром получили печальную весть: А. В. Ляпидевский, вопреки версии Боброва, вместе со своим экипажем, сегодня явился на мыс Онман и сообщил о том, что в шести милях от о. Колючина у самолета сдал мотор. Пришлось сделать вынужденную посадку на ропаки и торосы. В результате у самолета сломана правая ферма шасси, и мотор выбыл из строя. Весь экипаж — жив и невредим.

Эта авария, происшедшая, как и большинство полярных неудач, у о. Колючина, произвела тяжелое впечатление на лагерь. Поломка второго самолета А. В. Ляпидевского говорила о том, что с Чукотского побережья в ближайшее время помощи нам ждать нельзя. Вся надежда была на спасение другими самолетами, которые еще были так далеко от нас.

— Больше терпения, — убеждал О. Ю. Шмидт, — эта неудача не должна огорчать. Правительство бросило большие силы для нашего спасения. И верьте, помощь придет. Ведь вы должны понимать, в каких невероятно тяжелых условиях приходится работать нашим отважным пилотам — в дикие морозы, в бешеные ветры, без хороших аэродромов и при полном отсутствии квалифицированных специалистов и ремонтных мастерских.

Вечером, на очередном общем собрании начальник сообщил новости с материка:

— Звено летчика Н. Каманина сегодня вылетает с мыса Олю-

Первая ночь на льду

торского, куда их доставил пароход «Смоленск», к мысу Наварину и дальше — на Уэллен. Летчики В. Галышев, М. Водопьянов и И. Доронин благополучно прилетели из Хабаровска в Николевск-на-Амуре. О летчиках С. Леваневском и М. Слепневе сведений пока нет никаких. На «Сталинграде» отправлены два дирижабля и двое аэросаней.

— Французский посол в Москве г-н Альфан, — продолжал читать информационную сводку О. Ю. Шмидт, — заявил, что все поражены величием и мужеством челюскинцев и теми, кто занят их спасением. Посол убежден, что его мнение разделяется всем французским народом. Американский посол в Москве г-н Буллит сказал, что он горячо надеется, что мужественные челюскинцы будут спасены. За ними следит весь мир...

— А теперь, товарищи, слушайте привет от самых дорогих и близких нам:

«Лагерь Шмидта. Челюскинцам.

— Здоровы, бодры, ждем героев. Привет».

— Я предлагаю, товарищи, — выпрямился О. Ю. Шмидт,— следующий ответ нашим близким:

— «Челюскинцы обрадованы коллективным приветом родных. Мы благодарны, здоровы, полны сил и не сомневаемся в том, что скоро увидимся...»

Аплодисментами текст телеграммы был принят общим собранием лагеря.

Медленно, нехотя расходились по палаткам, хотелось слушать, до бесконечности слушать дорогого Отто Юльевича, слушать его бодрый, уверенный голос и слова, от которых вскипала кровь.

Рано утром перед чаем, когда многие еще нежились в спальных мешках, в нашу палатку, согнувшись, вошел О. Ю. Шмидт.

— Я к вам пришел посидеть, — с улыбкой, просто, сказал он,— может, и чайком угостите...

Он был в нерпичьей куртке, меховой шапке и вычурно расписных оленьих пимах. Сняв теплую шапку, он уселся на разостланный матрац, инстинктивным движением расправил свою пышную, поседевшую бороду и быстро, испытующим взглядом скользнул по палатке.

Дневальный Аркадий Шафран накрыл стол, вернее попросту поставил грязную шлюпочную люковину, ибо о белоснежной скатерти мы и мечтать не могли, разлил в жестяные кружки недоваренный чай со сгущенным молоком и густо намазал галеты сливочным маслом. Утренний завтрак был сервирован.

Перебросившись несколькими словами о состоянии лагеря и перелетах спешащих к нам на помощь самолетов, Отто Юльевич незаметно перевел разговор на перспективы освоения Арктики.

— Вы знаете, товарищи, — медленно отхлебывая чай, говорил он тихим, низким голосом, — еще до отъезда на «Челюскине» в Москве был поднят вопрос о строительстве сверхмощного ледокола, который был бы сильнее крупнейшего ледокола в мире «Красина».

Одним из присутствовавших на этом заседании было внесено предложение сделать этот ледокол полярной авиаматкой, с тем, чтобы самолеты-разведчики могли бы с судна стартовать и на судно снижаться. Но к сожалению при составлении самого проекта, скомбинировать мощный, хорошо форсирующий ледяное поле ледокол с полярной авиоматкой — не удалось. Как вы полагаете, стоит ли нам заняться этой проблемой или нет?

Старший матрос Григорий Дурасов

В палатке открылась длинная и горячая дискуссия. Ярым сторонником этой идеи оказался гидрограф и морской специалист П. И. Хмызников. Он доказывал, что ледокол, даже мощный, может обойтись без трубы, выпуская дым где-нибудь сбоку. Точно так же все надпалубные постройки могут быть перенесены вниз. Вся же поверхность палубы будет оборудована под посадочную и стартовую площадки.

Оппонентами оказались гидробиолог П.П. Ширшов и я. Мы доказывали, что устройство площадки с катапультой для старта и тормозящими механизмами должно увеличить длину судна, что

плохо отразится при работе во льдах, ибо ледокол потеряет свою верткость. Вместе с тем мощный ледокол, даже при нефтяных двигателях, будет сильно перегружен топливом. Ему придется иметь усиленную обшивку, шпангоуты и стрингера, что значительно увеличит его вес.

Мы считали, что центр тяжести авионизации Севера должен быть в организации расширенной, постоянно действующей сети береговых авиобаз, в оборудовании значительного количества посадочных площадок, снабжении специально-утепленными самолетами, квалифицированным персоналом и ремонтными мастерскими.

Мысль Отто Юльевича, высказанная им еще во время зимовки на «Челюскине», — организовать в наиболее трудных местах Северного морского пути базы мощных ледоколов для проводки караванов судов, плюс разведка береговых самолетов — решают задачу наиболее быстрого освоения Советской Арктики.

Попыхивая папироской, сильно сгорбившись, сидел, поджав под себя ноги, О. Ю. Шмидт. Спокойно выслушал обе стороны, изредка, в знак поощрения правильным высказываниям, кивая головой.

— Вот и мой взгляд такой же, — поддержал он нас. — Дело в том, что основной установкой должна быть проводка судов без зимовки в одну навигацию. При хорошей организации мощного ледокольного флота и сети береговых авиобаз у нас не будет случаев вынужденной зимовки. С радиообслуживанием мы уже справились. В этом году на побережьи Ледовитого океана мы установили ряд мощных радиоузлов. В два года мы должны будем оборудовать и воздушную сеть, открыв постоянно действующую линию вдоль северных границ Советского союза. Вот это и будет настоящая победа, подлинное освоение Арктики...

О. Ю. Шмидт от возбуждения даже привстал на колени. Его глубокие серые глаза загорелись юношеским задором. Было ясно: в голове нашего любимого руководителя зародился великий план, к реализации которого он немедленно приступит, как только доберется до материка.

— Пойду в радиорубку, — вставая, сказал он, — хочу послать С. С. Каменеву приветственную телеграмму.

В палатке П. Буйко, где живут только трое, открыли пекарню и макаронную фабрику. Повар Юра Морозов жарит лепешки, бутыл-

кой раскатывая тесто на листах фанеры, высушивает на камельках макароны, делая запас, ибо сам назначен в скорый отлет. Как заявил завхоз А. Канцин, на изготовление макарон пойдут все остатки запаса муки, а то суп не из чего делать.

21 марта, в день весеннего равноденствия, бригада, ушедшая на расчистку очередного аэродрома, неожиданно обнаружила огромную полынью, шириной до пятидесяти метров, перерезавшую им путь. Пришлось вернуться назад, ибо переправлять людей было не на чем.

После обеда, захватив ледянку, наша бригада отправилась в путь. Невдалеке от первого сигнального флажка, воткнутого в рыхлый снег для указания пути в аэропорт, мы увидали длинную, теряющуюся в бесконечности трещину. Самым замечательным было то, что трещина и полынья прошли через гору торосов, через ледяной вал, расколов его пополам.

Здесь, на этом примере мы впервые убедились в том, что даже большие массивы льда не могут служить серьезным препятствием сильному сжатию льда. Эти высокие крепкие горы сжатие крошит так же легко, как и ровные, гладкие ледяные поля.

Вся полынья затянута упругим, достигшим трех сантиметров толщины, вязким льдом. Спустив ледянку в воду, мы с большим трудом продвигались к противоположному берегу, беспрерывно раскачивая шлюпку, упираясь веслами в плохо ломающийся крепкий лед, но все-таки перебрались, перевезли с того берега подошедших В. И. Воронина, М. С. Бабушкина, и полдня дружно отработали по расчистке аэродрома. Перегородившая нам доступ к месту работы полынья не была уж больше препятствием.

В радиопалатке Э. Кренкеля — беспокойство. Прекрасно и бесперебойно работавшие аккумуляторы неожиданно отсырели. Связь стала ненадежной, а доставка новых аккумуляторов тормозилась отсутствием самолетов. И все же взволнованный очередной неудачей радист успел узнать, что самолеты звена пилота Н. Каманина достигли мыса Наварина, а В. Галышев, М. Водопьянов и И. Доронин уже пролетели Охотск, причем все время шли в чрезвычайно тяжелых условиях на самолетах, установленных на лыжах, над открытым морем. Сейчас они прибыли в Ногаево. Мощный ледокол «Садко», затонувший пять лет тому назад в Белом море, извлечен Эпроном и сейчас ремонтируется. Это последнее известие сильно обрадовало капитана.

Вид лагеря Шмидта. Сзади, на ледяном валу — наблюдательная вышка

— Ну, вот, приеду я на материк, — заявил он, — один месяц проведу в отпуску, а там — постараюсь попасть на «Садко». На таком замечательном ледоколе можно многое сделать, — загадочно подмигнув глазом, выразил он свое необычайное для нашей обстановки желание.

Я с удивлением взглянул на него. Когда же он думает быть на материке, если собирается отдохнуть, да еще на «Садко» итти в Арк-

тику? Впечатление от его слов такое, будто спасательные самолеты где-то у нас под боком.

И я вспомнил, как на-днях гидробиолог П.П. Ширшов, шагая на работу к аэродрому, долго и возбужденно доказывал совершенную необходимость оставить на дрейфующем льду группу людей для изучения неизвестного науке Чукотского моря.

— Ты слушай, — настойчиво убеждал он меня, — ежегодно многочисленные советские экспедиции работают на полярных морях, омывающих северный берег Евразии, исследуя гидрологию, жизнь этих морей, нанося на карту их берега, течения, включая эти моря в хозяйственную жизнь страны. Однако, до сих пор исследования могли осветить только прибрежные зоны морей. Область «белого пятна» центральной части Полярного бассейна остается попрежнему неизвестной.

Насущнейшая необходимость изучения гидрологии этого водоема с глубинами в несколько тысяч метров, его течений, льдов, наблюдение над атмосферой в течение всего года давно является бесспорной. Весь вопрос в том, как туда попасть на достаточно долгий срок, с достаточными для исследований приборами.

Трудно рассчитывать, что ледокольному судну удастся пройти достаточно далеко на север в полярном паке. Более реальным является дрейф через полярный бассейн специально построенного судна типа «Фрам» или «Мод», которое, вмерзнув в лед, где-либо у Новосибирских островов, будет пытаться повторить исторический дрейф Нансена. Однако этот способ, требуя затраты большого количества времени (три-четыре года), не дает гарантии в том, что судно действительно попадет на большие глубины. «Мод», продрейфовав два года, так и не вышло в пределы береговых морей. «Фрам» же прошел только по окраине Полярного бассейна.

В свое время Фритиоф Нансен предложил весьма простой план: с помощью авиационных средств доставить в Полярный бассейн, туда, куда нужно, группу в несколько человек и оставить их на зимовку на дрейфующем льду, в специально оборудованном домике-палатке.

Время, проведенное челюскинцами на льдах Чукотского моря, было хорошим экспериментом, доказавшим, что идея Нансена не сумасбродна, как казалось некоторым. За это время мы имели возможность убедиться, что даже из того случайного материала, кото-

рый был у нас, можно было устроить жилище, вполне пригодное для работы на льду, в условиях полярной зимы.

И нетрудно сконструировать домик-палатку, достаточно теплую зимой, достаточно легкую для привоза ее самолетами. Что касается опасности зимовки на движущихся льдах, то обычно ее сильно преувеличивают. В случае подвижки льда, всегда можно перенести и палатку и продовольствие в другое место — более спокойное.

Самым трудным является вопрос доставки на лед людей и необходимых грузов и снятие их со льда через год после зимовки. Для мощного дирижабля эта операция не представляется сложной. Но пока у нас еще не построены дирижабли достаточной величины, нужно ориентироваться на самолеты.

В самом деле, два-три самолета, базируясь на ледокол, достигший кромки полярного пака, смогут с помощью парашютов забросить достаточно далеко на север группу в три-четыре человека с радиоустановкой и всем необходимым для зимовки. И с таким же успехом самолеты в следующем году смогут снять со льда зимовщиков, заблаговременно расчистивших посадочную площадку. Очень вероятно также использование для посадки самолета разводьев и полыней, вполне возможных в летнее время даже в высоких широтах.

— Конечно,— продолжал, все более увлекаясь, П.П. Ширшов, — я сейчас не привожу все подсчеты, доказывающие полную реальность подобной зимовки на льду. Осуществление этого плана связано с целым рядом трудностей и прежде всего—трудностей полетов в Арктике на дальние расстояния. Но советские летчики уже не раз доказали, что с любой задачей справляются. Справятся также успешно и с этой. И ясно, что три-четыре работника разных специальностей, при хорошей подготовке и организации смогут не только благополучно перезимовать на дрейфующих льдах Полярного бассейна и вернуться на материк, но и выполнить целый ряд исследований моря, льда, атмосферы, рассказать об этой далекой, неисследованной родине полярных циклонов, холодных течений, несущих полярные льды далеко на запад, в Атлантику и на юг — к нашим берегам.

Осуществить этот план исследования «белого пятна» Полярного моря, план, по моему мнению, наиболее реальный из всех существующих, является очередной задачей советской науки, уже давно занявшей, бесспорно, первое место в полярных исследованиях.

— Ну, а ты сам, Петр Петрович, — спрашиваю я, — пошел бы на эту тяжелую зимовку, полную риска и неожиданностей, зимовку, из которой еще неизвестно, вернешься ли?

— Конечно, пойду. Это — мечта моей жизни. Над этим я уже давно ломаю голову. Вот приедем на материк, тогда я поставлю этот вопрос перед Отто Юльевичем...

И это говорил человек, находящийся на дрейфующем льду в лагере Шмидта.

Дорога на аэродром с каждым днем сильно меняется. Там, где вчера были торосы, сегодня — горы осколков, которые приходится обходить целиной, выбирая другой путь. Полынью, через которую на-днях перебирались на ледянке, на наших глазах мгновенно сжало. Дикий треск, грохот и шум наполнили воздух. Глыбы безудержно, настойчиво ползли, образуя новые хребты гор. Погода скверная — пурга, застлавшая весь горизонт, уничтожившая всякую видимость.

Сквозь, низкие облака тусклым пятном едва выглядывает блеклое солнце. После сильных февральских морозов, доходивших до 40 градусов, температура воздуха резко повысилась. Сегодня, например, всего минус 9-10 градусов. П. К. Хмызников утверждает, что мы уже находимся в преддверьи полярной весны, ибо начинаются ранние потепления воздуха. Он говорит, что в Якутии, на р. Яне, ему приходилось регистрировать в марте, в разгар сильнейших морозов, повышение уровня воды на реке.

В связи с этим разговором в лагере началась дискуссия о том, будет ли вода в середине марта на поверхности нашего ледяного поля или нет.

«Запсиховавшему» строителю П. Сорокину, заявившему, что все равно мы «загнемся», наиболее азартные челюскинцы предложили заключить пари на 500 рублей. Поразмыслив, Сорокин категорически отказался, мотивируя тем, что самолеты все-таки могут прилететь (видимо, тайная надежда у него еще не пропала), а если вывезут, то платить 500 рублей ему жалко. Его долго разыгрывали, указывая, что у него нет твердых взглядов и мыслей.

На небе — неразбериха. Гонимые сильными ветрами в верхних слоях атмосферы облака стремительно несутся на запад. Они разорваны в клочья, растрепаны резкими порывами ветров. На востоке — желтая, цвета гороха, муть. Как уверяют моряки, это

признак скорой пурги, а на севере — ясная синь, видимо, от полыней чистой воды.

Метеоролог Н.Н. Комов утверждает, что наступил период затяжных циклонов, которые могут длиться по две недели. По его словам, в 1931 г. в апреле, он восемнадцать суток сидел в Уэллене, не имея возможности из-за пурги двинуться на собаках.

Было неприятно сознавать, что такая погода пагубно отразится на вывозке самолетами, а ветры будут угрожать уничтожением, с таким трудом доставшихся нам, аэродромов.

— У самолетов, — острит Федя Решетников, — вынужденные посадки бывают только в Арктике, ибо, сами посудите, кто же здесь добровольно сядет?..

Вечером Э. Кренкель принес телеграмму от наших женщин, которых уже переправили с Уэллена в бухту Лаврентия.

«Горячий привет от женской группы челюскинцев. Живем хорошо. Настроение бодрое. Дети здоровы. Надеемся скоро быть вместе со своими...»

Радист В. Иванюк перехватил американское сообщение о том, что русские самолеты в ближайшие дни ожидаются в Номе. Речь идет, повидимому, о летчиках Леваневском и Слепневе. Галышев, Водопьянов и Доронин прилетели в село Каменское.

Вот уже две недели подряд, как летчик М.С. Бабушкин пытается вылететь на своем маленьком, неприспособленном для сильных морозов самолете «Ш-2». Он уже несколько раз прощался с начальником, забирая личные вещи, уходил на аэродром и, мрачный, неизменно возвращался в лагерь, — мотор никак не удавалось запустить.

— Самолет у него на французских булавках, — острили челюскинцы.

Но сегодня, во время работы над сооружением запасного аэродрома, мы ясно слышали рев мотора и решили, что наконец-то измучившемуся Михаилу Сергеевичу удастся улететь. Но и на сей раз попытка стартовать окончилась неудачей.

— Опять неполадки со свечами, которых закидывает маслом, — мрачно буркнул он, залезая в палатку, — но не волнуйтесь, как-нибудь да улечу...

И улетел. Отремонтировав вместе с механиком Г. Валавиным самолет, он, как обычно, ушел на аэродром. В 11 часов утра

издали послышался рев мотора. Все выскочили из палаток, гадая, улетит М. С. Бабушкин, или вернется обратно.

Вскоре вдали показалась крошечная синяя птица, которая, сделав большой круг над лагерем, быстро повернула на юг и скрылась в глубокой дымке туманов. Через час с небольшим лагерь с радостью узнал, что пилот и его бортмеханик Г. Валавин благополучно рулят на аэродроме мыса Ванкарем.

— Бабушкин уже тут, смотрю за ним в окно, — нетерпеливо выстукивал радист Ванкарема Е. Н. Силов.

— Вот он садится... сел... стал рулить...

— Михаил Сергеевич, поздравляю,—приветствовал О.Ю.Шмидт.— Здорово вы это сделали. Весь лагерь в бурном восторге приветствует вас и Жору.

На душе стало радостно: спасен самолет, и в лагере Шмидта стало меньше на два человека.

— Сообщаю вам характер льда по маршруту, — рапортовал М. С. Бабушкин с берега. — После подъема с площадки взял курс на зюйд-вест и, строго придерживаясь этого курса, вышел западнее о. Колючина. На восток — видимость плохая, берег в тумане. По пути — лед плотный, торосистый. Видны трещины с востока на запад шириной до пяти метров, а длиной — как хватит глаз. Вблизи берега имеются хорошие полыньи, покрытые молодым льдом. При таком ветре пеший ход возможен с большими обходами в начале пути, от берега миль за тридцать, а дальше можно продвигаться по прямой до лагеря. При смене ветра на зюйд-остовую часть разводья и полыньи увеличатся и появится много новых. Прилетел в Ванкарем благополучно. Благодарю вас за телеграмму. Всем привет. Весь штаб живет мыслями о скором полете за вами...

29 марта внесло в жизнь лагеря Шмидта большое разнообразие. Утром, как обычно, очередная бригада отправилась на расчистку аэродрома. Не успели приступить к работам, как раздался пронзительный крик бригадира П.П. Ширшова:

— Медведи, ребята, медведи...

Быстро повернули головы туда, куда смотрел П.П. Ширшов, в туманной мгле мы увидели три темножелтых пятна.

Медведи шли уверенно к палатке аэродрома. Первой — вытянув шею по ветру, подозрительно обнюхивая воздух, шла медведица, за ней — два малыша.

В один момент наперерез зверям, с винтовкой, заряженной всего лишь тремя патронами, выскочил азартный охотник, блестящий стрелок — комендант аэропорта Саша Погосов, а за ним с револьвером в руках его ближайший друг и помощник Виктор Гуревич, в сопровождении безоружного старшего штурмана С.В. Гудина.

Как только звери заметили бегущих навстречу людей, они быстро, по безмолвной команде матери, бросились удирать. Бегство и погоня продолжались долгое время. Воспользовавшись удобным моментом, запыхавшийся от быстрого бега Саша Погосов припал на одно колено, приложил винтовку к торосу и дал три громких, разнесенных эхом, выстрела.

На момент все три зверя, словно от удивления, остановились, как вдруг медведица, пораженная пулей в нос, со стоном стала кататься по снегу. Второй выстрел в бок, под самое сердце прикончил ее страдания. Третьим выстрелом Саша Погосов метко попал в разинутую от утомительного бега пасть медвежонка и убил его наповал. Третьего звереныша, несмотря на все усилия, догнать не удалось.

Но и полученной добычи было достаточно. С песнями притащили мы туши зверей в лагерь, сняли шкуры и разрубили мясо на куски.

Вечером из палаток неслись заманчивые запахи жареного мяса. Челюскинцы делали шашлык, бифштексы и пирожки с медвежьей начинкой.

Ели с огромным наслаждением, ибо уже давно питались консервами и не видели свежего мяса. О. Ю. Шмидт предупреждал — не увлекаться свежатиной, ибо желудки у всех успели отвыкнуть от мяса. Но охотовед Л. Белопольский, проживший около двух лет на Чукотке и видевший, как местные жители едят сырое мясо, решил проделать этот эксперимент. Он напился молоком медведицы и обсасывал свежие почки. В результате ему пришлось более двух недель пролежать в палатке, страдая сильнейшими желудочными болями. Так впоследствии, беспомощного, его на нартах отвезли на аэродром для отлета на берег.

2 апреля вечером, в разгар лекции по диалектическому материализму неожиданно хлопнула дверь, и громко зазвучал низкий бас Э. Кренкеля:

— Отто Юльевич, Ушаков просит вас к аппарату... Он находится в Ванкареме...

Громкое, радостное «урра» огласило морозный воздух. Самолет, наша верная помощь, был недалеко, всего лишь в ста пятидесяти километрах от лагеря Шмидта.

В радиопалатке — мертвая тишина. При тусклом свете мигающей коптилки, у аппарата, с наушниками на голове, нахмуренное и напряженное лицо Э. Кренкеля. Рядом — осунувшийся О.Ю. Шмидт.

— Сердечный привет, Георгий Алексеевич, слушаю вас...

— Рад приветствию, — несется ответ, — хочу, Отто Юльевич, узнать, все ли у вас благополучно. Прибыл в Ванкарем — не совсем удачно. Самолет Леваневского оледенел, потерпел аварию и вышел из строя. Пилот Леваневский легко ранен. Остальные — невредимы. В ближайшие дни, возможно, даже завтра, прибудет второй пилот — Слепнев.

С ним, вероятно, прилечу к вам. Сообщите ваши последние координаты, ваше мнение о возможности достижения лагеря на собаках, состояние и характер льдов в районе лагеря, наличие больших полыней. Думаю достичь лагеря на собаках в шесть суток.

— У нас все благополучно, — отвечает Отто Юльевич. Продовольствие есть на весь состав экспедиции еще на полтора месяца. Остробольных — нет. Поэтому прошу вас и Петрова выпускать самолеты к нам только при вполне благоприятных условиях. В окрестностях лагеря больших разводьев нет. Трещин пока немного. На собаках, по моему мнению, берег достижим, но только при трех условиях: первое — самолеты снимут не менее тридцати человек, сравнительно слабосильных, во-вторых, самолеты будут летать над собачьей партией, сигнализируя направление на лагерь, в-третьих, с собаками пойдут навигатор или геодезист для определения в пути. Радио у нас теперь работает хорошо, питания хватит еще дней на двадцать. Просьба с первым самолетом доставить аккумуляторы. Вас приветствует весь лагерь. Когда вы немедленно после нашей аварии выехали в Америку для нашего спасения, мы были в восторге, уверенные в успехе...

— Очень жаль, Отто Юльевич, что половина моих технических сил выбыла из строя. Собачью партию буду подготовлять. Выясняю, где находятся самолеты, идущие с Камчатки. Наличие одной машины, в виду очень неблагоприятной летной погоды, считаю мало обеспечивающим задание. Если застряли камчатские самолеты, буду настаивать перед Москвой о приобретении еще одной машины

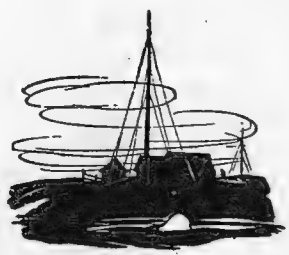
на Аляске. Покупка ее и перегон займут пять-шесть суток. Весь Союз интересуется судьбой вашего лагеря. На помощь брошены большие силы, которые задерживаются в пути только в силу исключительно неблагоприятных условий. Передайте мой горячий привет всем товарищам, самое искреннее восхищение их стойкостью. Сейчас дам распоряжение о подготовке вам аккумуляторов. Они будут доставлены вам самолетом. Завтра сообщу подробнее план. Сейчас у меня все. Надеюсь, что скоро увидимся. Крепко жму руку.

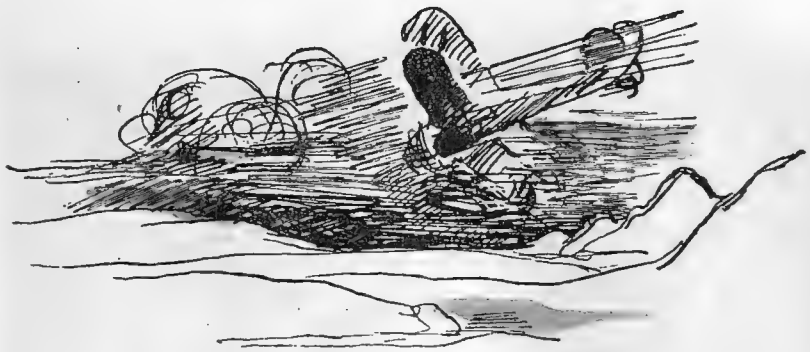
— Благодарю, — заканчивает переговоры О. Ю. Шмидт, — всего, всего хорошего...

В радиопалатке — молчание. Низко опустив голову, сидит Отто Юльевич. На него, не мигая, смотрит Эрнест Кренкель.

Ну, разве судьба к нам справедлива? С каким огромным трудом пилот Леваневский добрался до Чукотского побережья, чтобы здесь, на пороге лагеря — потерпеть тяжелую аварию, едва не окончившуюся гибелью всего экипажа. А авария действительно была страшной.

Позднее, на берегу, в Ванкареме о ней рассказывал пилот С. А. Леваневский.





АВАРИЯ В ВОЗДУХЕ

Рассказ С. А. Леваневского

— 26 марта я вылетел с Г. А. Ушаковым и бортмехаником Клайд Армистедтом из Фербенкса в Номе.

Через два дня, не дождавшись радиосводки, решили лететь, ибо видимость вокруг селения была хорошая. Забрав высоту четыре тысячи пятьсот футов, я взял курс на вест. Но, не дойдя каких-нибудь пятьдесят миль до Нома, самолет попал в сильную облачность, которая стала прижимать к земле. Высота полета порой доходила до пятидесяти-шестидесяти метров. И все же я прилетел благополучно, снизившись на аэродроме около берега на льду.

На следующий день, забрав запас продовольствия, теплой одежды, горючего и масла, тщательно осмотрев и подготовив самолет, взял старт на Ванкарем,

Герой Советского союза Сигизмунд Александрович Леваневский

чтобы оттуда начать операции по вывозу челюскинцев. Метеорологические станции нам сообщили, что до Уэллена погода будет хорошей, а дальше сильная облачность на высоте пятисот метров.

До Уэллена все шло благополучно. Погода была ясной, с легким ветерком и прекрасной видимостью. Через несколько минут мы перелетели границу Советского союза и Америки у островов Диомидовых. Мимо — самое крайнее поселение северо-восточной границы СССР, районный центр Чукотки—Уэллен. Через пятнадцать минут началась сильная облачность. Ветер резко, на 180 градусов переменил свое направление. Под самолетом — сплошной стеной плыли густые облака. У мыса Икигур пришлось лететь на высоте тысяча пятьсот метров, не видя под собой земли.

У Колючинской губы слой облаков стал еще гуще. Боясь потерять ориентировку, я решил пробиться к земле и пошел под облаками, причем у мыса Онман самолет шел над горами, на двадцати метрах высоты.

Видимость снова сильно ухудшилась. Внезапно началась пурга. Самолет накрыло облаками, как шапкой. Лечу около берега. Вдруг перед носом машины выскакивает крутая гора—мыс Онман. Резко бросаю самолет вверх и вправо, ухожу на высоту в две тысячи метров. Кругом — облака, в кабине темно, как ночью.

Вот в этот момент я и получил записку от Г. А. Ушакова, сидевшего в пассажирской кабине: «Самолет покрывается льдом и очень быстро». И тут же я сам заметил, как на моих глазах переднее стекло стало покрываться толстым, быстро нарастающим слоем льда. Через несколько минут все стекло было покрыто плотной коркой. Только с левой стороны, на стекле — небольшой глазок. Теплый воздух, вырывавшийся из кабины, видимо, не позволял этому месту оледенеть.

Вдруг мотор задрожал, дал несколько выстрелов и заглох. Как потом выяснилось, замерз карбюратор, а в бензинопроводах, там, где бензин соединяется с воздухом, создалась крепкая ледяная пробка. Тут же отказались работать показатель скорости и показатель оборота винта. Толстый слой льда покрыл пропеллер, плоскости и кабину самолета.

Чтобы избегнуть потери скорости, перехожу на планирование. С ужасом я почувствовал, что самолет резкими толчками бросает вниз, вернее, он летит камнем. Вы представляете, в каком мы очу-

тились положении? Мотор не работал, самолет стремительно падал куда-то в тьму, показатель высоты остановился, и я не знал, как далеко мы от прибрежных гор и торосов, где нас ждет неминуемая смерть. В моих руках остался лишь руль управления и элероны. Самолет был похож на ледяную глыбу.

Что делать? В голове только одна сверлящая мысль — не упустить самолет в штопор, ибо тогда — конец. Опасаясь оледенения, тихо покачиваю рулями. Мой бортмеханик Клайд Армистедт начал было суетливо привязываться к сиденью — и бросил: не к чему, все равно — крышка.

Между тем самолет, раскачиваемый сильным ветром, попрежнему стремительно, резкими толчками летел вниз. В один момент в круглое отверстие заледеневшего стекла я увидал быстро растущую в размерах, надвигающуюся на самолет черную полоску земли, а чуть левее — торосы.

Куда направить отяжелевший самолет? К земле — там верная смерть, ибо самолет — на лыжах. К торосам? Конечно туда. Может быть, там найду хоть случайно небольшую ровную площадку, на которую можно будет спланировать. Левой рукой я с силой разбиваю стекло. В кабину врывается свежий поток воздуха.

Потянул самолет на торосы. Вижу, как они стремительно несутся на меня. Машина окончательно проваливается. Едва успеваю накрутить стабилизатор и выключить контакт зажигания.

Слышу — характерный треск, и сразу понял, что лыжами задел торос. В этот момент, как я предполагаю, ибо всякую видимость опять потерял, у самолета были снесены шасси. Самолет стремительно летит вперед. В глазах у меня потемнело. Последняя мысль: только бы не врезаться носом самолета в торос. Направив самолет по прямой линии, чтобы он потерял как можно больше скорости, я почувствовал, что рули управления сделались вялыми, что обозначало — скорость машины уже потеряна. Стал садиться на хвост.

Что дальше произошло — не помню. Знаю лишь со слов Г. А. Ушакова, что он тряс меня около двух минут за плечо, а мне показалось, что я был без памяти всего лишь несколько секунд. «Ты жив, жив?» — кричал Ушаков мне в ухо. Оказалось, что жив. Очнулся — все лицо залито кровью, красные струйки текут даже по тужурке. Во время последнего удара о землю разбил себе лоб, около глаза. Шрам этот остался теперь на всю жизнь.

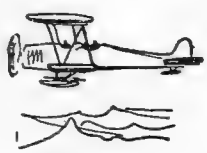
Г. А. Ушаков и бортмеханик быстро выволокли меня из кабины. Георгий Алексеевич достал бутылку с иодом, прямо из горлышка залил разбитое место и, разорвав кальсоны, перевязал мне рану. Кровь быстро удалось остановить, и мы втроем отправились осматривать последствия аварии.

Лед на крыльях был толщиной в два сантиметра. В трубках доступа воздуха в бак бензина толщина льда была до пяти сантиметров. Но в результате слепого полета мотор все же оказался целым. Была смята моторная рама, деформирована передняя часть фюзеляжа, правая обшивка плоскости и сломаны шасси.

Мы остались живыми лишь потому, что мне удалось удержать самолет от штопора, и потому, что сознание я потерял в момент самой посадки. Могу сказать только одно, в моей большой летной практике бывали жуткие моменты, например, самолет горел в воздухе. Но то, что я здесь пережил, мне во всей жизни не приходилось испытывать...

А вы знаете, как реагировал на аварию мой бортмеханик Клайд Армистедт? После посадки он выскочил из кабины и, почувствовав твердую землю, подбежал ко мне, дико заорал: «Браво, браво!» и тряс мои руки. В его сознании никак не укладывалась мысль о том, как это можно остаться живыми после такой катастрофы, когда пилот фактически был беспомощен...

В тяжелом бреду, с высокой температурой я провел эту ночь среди чукчей в яранге, где была адская жара и вонь от «капальхен»—прогнившего моржового мяса, любимого блюда чукчей. Утром на собаках мы приехали в Ванкарем. Г. А. Ушаков немедленно приступил к мобилизации всех средств для спасения лагеря Шмидта. Весь период снятия челюскинцев с дрейфующего льда прошел для меня чрезвычайно тяжело. Я был здоров, физически крепок, мне хотелось работать, действовать, приложить свои силы. Я даже в Москву послал телеграмму: «Чувствую себя работоспособным и готов снова к работе». Но лететь было не на чем...



ТРИ САМОЛЕТА НАД ЛАГЕРЕМ

Все последующие события пролетели с молниеносной быстротой. 2 апреля Э. Кренкель подслушал, что радиостанция Уэллена срочно требует Ванкарем.

Оказалось, что в 1 ч. 30 мин. дня из Нома вылетел пилот М. Т. Слепнев, взяв курс на Ванкарем. Настроение лагеря, как стрелка барометра, резко прыгнуло вверх. О. Ю. Шмидта все поздравляют, крепко жмут руки. Впечатление такое, что самолеты пачками уже прилетают в лагерь. В действительности же поздно вечером была получена печальная весть, что М. Г. Слепнев из-за тумана, промахнув мимо Уэллена, принужден был вернуться на Аляску и сел в г. Тэйлор, куда он в свое время доставил американ-

ского летчика Эйельсона, разбившегося у мыса Сердце-Камень. Но на следующий день он благополучно снизился в Уэллене, из-за сильной облачности не долетев до Ванкарема.

Несмотря на то, что М. Слепнев уже был на Чукотском побережьи, О. Ю. Шмидт все еще не оставлял мысли о походе на нартах к материку.

— Прошу сообщить ваш план, — радировал он Г. А. Ушакову. Со своей стороны полагаю, что санная партия возможна только в количестве — одна упряжка на каждые пять человек. Примерный расход продовольствия исходит из двадцати пяти дней пути, собачьего корма — на десять дней, палатки на каждые двенадцать человек. Необходимо доставить в лагерь и отвезти обратно на берег несколько моржовых или брезентовых байдар. Все это даст около сорока кило на человека. Из нынешнего состава двадцать человек не смогут итти — туберкулезные, сердечники и т. д. Часть людей может временно выйти из строя в пути. Поэтому при настоящем составе требовалось бы около двадцати собачьих упряжек. Даже после снятия самолетами сорока человек, на остальных все же потребуется десять упряжек. Если санная партия достигнет лагеря до снятия слабосильных самолетами, то создается тяжелое положение: отправлять слабых на собаках труднее, чем на самолете, а отправить сильных нельзя, пока в лагере есть слабые. Поэтому на ближайшее время ориентируюсь на самолеты. Не считаете ли полезным воспользоваться каждым рейсом самолета для отправки нам собачьей упряжки с нартами? Корма у нас хватит, а вся операция сильно облегчится. Можно присылать также только нарты без собак, а в санную партию потом включать усиленные упряжки. Было бы также очень приятно получить с самолетом брезентовые шлюпки, если их можно достать на берегу. Если же операция затянется, то в июне мы сможем итти на своих шлюпках, среди которых есть большая моторная. Прошу сообщить ваше мнение. Сердечный привет. Поздравляю с прилетом Слепнева.

— Вашу ориентировку на ближайшее время на самолеты вполне разделяю, — ответил Г. А. Ушаков. — Собачью партию готовлю на случай неполадок с самолетами. Мой план следующий: прибывший сегодня в Уэллен М. Слепнев завтра или при первой летной погоде начнет переброску людей на берег, беря на борт в первую очередь больных и слабых. В эту же работу включается ожидаемое

звено самолетов Каманина и далее — группа Галышева. В случае каких-либо задержек в работе самолетов я выхожу с десятью упряжками собак, необходимым экспедиционным снаряжением, с расчетом взять тридцать-сорок человек. Считаю необходимым с одним из первых рейсов самолета побывать в лагере, чтобы лично изучить путь, составить маршрут и совместно проработать план. Санную партию в составе десяти упряжек я рассматриваю как опытную, чтобы вытащить всех людей и ценное имущество. Снарядить сейчас большую партию трудно вследствие падежа собак, а также необходимости подобрать надежных людей. Самолет Бабушкина ремонтирую на случай необходимости, а также для обследования пути санной партии. Для переправок через трещины беру кожаные байдары. Брезент достать невозможно. Уверен, что ваш моторный бот останется неиспользованным. Сердечный привет вам, всем товарищам. После рассказов М. С. Бабушкина мне более ясна картина вашей славной борьбы.

— Благодарю за сообщение, — ответил О. Ю. Шмидт, — ваши планы мне кажутся совершенно убедительными. Надо ли с первым рейсом самолета перебросить на материк спасенную авиорацию и одного радиста, который берется в сутки ее установить? Вашему прилету к нам будем очень рады и подробно обо всем переговорим. Отправка людей на самолетах составлена по признаку физической и моральной выносливости, начиная со слабых...

4-го апреля в Уэллен прилетели летчики Н. П. Каманин и В. С. Молоков. Три самолета — В. Л. Галышева, М. В. Водопьянова и И. В. Доронина прибыли в Анадырь.

У порога лагеря Шмидта сосредоточились крупные летные силы. Теперь уже у самых ярых пессимистов не было больше сомнения, что самолеты окажут нам помощь. Наши спасители были совсем близко, вот где-то там, за туманным горизонтом. Все дело — в погоде и в состоянии наших аэродромов. А поэтому — удвоить, утроить энергию по расчистке ледяных полей, чтобы встретить воздушных гостей во всеоружии.

Коллектив с небывалым притоком энергии принялся за работу, прекрасно отдавая себе отчет в том, что теперь все зависит от нас, от трудоспособности и спаянности самих челюскинцев.

«Каманину, Молокову, Слепневу.

Сердечный, горячий привет от всего нашего лагеря героям лет-

чикам, — приветствовал О. Ю. Шмидт воздушных героев, — давших блестящее доказательство высокого уровня авиации СССР и образец самоотверженности в подаче помощи товарищам, оказавшимся в опасности. Ваш прилет дает нам полную уверенность, что мы все будем скоро на берегу. Мы будем спокойно ждать. Коллектив у нас здоровый. Ваши подвиги придают нам еще больше крепости.

Шмидт».

Дни стояли светлые, ясные. Небо чистое, голубое, с белыми вихрастыми барашками перистых облаков. В такие благодатные дни сначала очень несмело, но все настойчивее и настойчивее стали пригревать лучи полярного солнца. Вычурные изломы торосов чуть подтаяли, покрылись твердой небесно-голубой глянцевой коркой. Все искрилось, блестело.

В такую погоду итти на аэродром было истинным удовольствием.

Шли медленно, любуясь красотой развернувшейся панорамы, шумно обсуждая, например, появление второго ложного солнца или блестящей многоцветной радуги вокруг весенне-яркого светила.

Да е к сжатиям ледяных полей как-то привыкли. Они уже не производили прежнего впечатления. На-днях, например, во время обеда раздался резкий треск. Наша палатка и льдина, на которой она была расположена, нервно вздрогнули от удара.

Выскочили наружу. Сильное сжатие проходило вдоль широкой трещины, пересекавшей лагерь Шмидта. Льды навалив лись на наш камбуз. Резкий толчок, короткий перерыв, словно природа собирала свои силы, и затем еще более сильный удар. Огромные куски вздыбившегося льда, со скрежетом, ползли на крошечную постройку камбуза, достигнув вскоре высоты двух метров. Немедленно приступили к обколке навалившихся льдин.

Вскоре сжатие прекратилось, точно природа пожалела и не разломала наш камбуз. И мы разошлись по палаткам спокойные, как будто выполнили свою очередную работу. Постоянная напряженность, готовность к чему-то неожиданному, что может произойти в любую минуту, приучили коллектив спокойнее относиться ко всем происшествиям. Тревожила только одна неотступная мысль: а что сейчас происходит на аэродромах, на создание которых брошено столько сил и энергии?

Вечером следующего дня, напоминавшего своей невыразимой

мрачностью день гибели любимого судна, О. Ю. Шмидт после очередной международной информации, полученной им с материка, прикурив с коптилки, тускло освещавшей барак, подробно остановился на вопросе о состоянии наших аэродромов.

— На аэродромах, товарищи, кое-что потревожило, — острый испытующий взгляд его серых глаз скользнул по развалившимся на полу челюскинцам.—Я предложил нескольким товарищам осмотреть и проверить поля. Вот, что они мне сообщили: наш старый аэродром, где взлетал М. С. Бабушкин, — уцелел. Там всего лишь несколько торошений и трещина шириной в шестьдесят-шестьдесят пять сантиметров, проходящая поперек поля. К счастью, лед пока не движется. Я полагаю, что через три часа после засыпки трещины снегом на аэродроме можно будет принимать самолеты.

Аэродром, где садился летчик А. В. Ляпидевский, длиной в триста двадцать метров. Но его можно легко удлинить и довести до четырехсот метров. На ближайшем к лагерю аэродроме — большая трещина по диагонали. Но и здесь можно выровнять поле длиною до шестисот метров и шириной — сто двадцать метров. Как видите, беспокоиться о наличии посадочных площадок нам нечего. Аэродромы у нас есть, надо только хорошенько поработать, чтобы сделать их пригодными для приема воздушных гостей. С завтрашнего дня — авралим усиленным темпом...

— А теперь, товарищи, я вам зачту совершенно изумительную телеграмму, полученную мною сегодня из Польши:

«Арктика. Шмидту.

Весь мир восхищен вами. Предлагаю мировое турнэ. Телеграфируйте Варшаву. Импрессарио Шпан».

Громкий смех раздался в бараке. Люди острили, издевались над авантюристом, решившим подработать на нашем несчастьи.

— И надо же было такую фамилию придумать, — резвились челюскинцы.

— Отто Юльевич, — предложил я, — пошлите этому арапу следующую телеграмму: «Согласен, приезжайте немедленно для ведения предварительных переговоров...»

— Вот бы этого дельца здесь, на дрейфующем льду посмотреть, — раздались шутки, — в чем бы он приехал? Небось, в котелке, крахмальном воротничке, в брюках в полоску и с тросточкой...

— Тихо, товарищи, — заявил О. Ю. Шмидт, — это еще не все. Сейчас прочту вам текст очень трогательной телеграммы. Товарищ Васильев, — обратился он к геодезисту колонии о. Врангеля, отцу крошки Карины, — это к вам персонально относится.

Развернув грязный, засаленный, залапанный немытыми руками радиожурнал, исторический документ лагеря Шмидта, начальник прочел:

— «Геодезисту Васильеву. Факультет поздравляет вас с успешным окончанием университета им. Бубнова и уверен в скором возвращении. Представленная вами дипломная работа получила оценку «хорошо».

Декан факультета».

— А радистка Уэллена Люда Шрадер,—продолжал О.Ю. Шмидт,— передавая Э. Кренкелю этот текст, от себя прибавила: — Пусть эта телеграмма придаст ему бодрости...

Все бросились к смущенному, зардевшемуся геофизику крепко пожать руку, поздравить его с получением высшего образования.

К вечернему чаю челюскинцев ожидал большой сюрприз: — выдали настоящий белый хлеб. Это событие произвело большой фурор, ибо от хлеба давно все отвыкли.

Утром получили сведения, что ледокол «Красин» миновал Азорские острова. По этому случаю в нашей палатке идет горячая дискуссия о том, как скоро он доберется до лагеря и сможет ли нам оказать реальную помощь. Гидрограф П. К. Хмызников пыхтит над случайно уцелевшим атласом Петри, вычисляя циркулем расстояние, оставшееся «Красину» до Берингова пролива.

Большинство челюскинцев глубоко верило в помощь «Красина», убежденное в том, что такому мощному ледоколу в июне-июле будут под силу чукотские льды.

— «Красин» — наша последняя надежда, если не удастся воздушная помощь, — так можно резюмировать общее мнение. Но вместе с тем в лагере Шмидта жила неугасаемая вера в советскую авиацию, несмотря на то, что за прошедшие пятьдесят два дня пребывания на льду была пока лишь одна вывозка самолетом.

Забежавший в палатку Э. Кренкель, куда-то спеша, наскоро сообщил, что «Сталинград» принимает от «Совета» грузы в Петропав-

ловске-на-Камчатке — один двухмоторный и один одномоторный дирижабли малой кубатуры, самолет типа «Т-4» известного морского пилота т. Болотова, самолет, требующий минимального разбега при взлете—30-40 метров, десятиместную машину «Савойя-62», два «клетрака» и четверо аэросаней. Выгрузку предполагается сделать у мыса Чаплина или бухте Провидения, в зависимости от того, куда ближе позволят пароходу подойти ледяные поля.

— А Красинский прислал такую телеграмму, — говорит уже на пороге Кренкель, — что он надеется, что «клетраки» обеспечат перевозку людей, но на всякий случай советует приготовить собак.

— Это и правильно, — смеялись товарищи, — в ропаках, нагромождениях торосов собачка куда надежнее трактора...

7 апреля в шестнадцатиградусный мороз, но слабый нордовый ветер, как обычно, с раннего утра отправились на расчистку очередного аэродрома.

Площадка оказалась ровной, гладкой и требовала лишь небольшой подчистки. Яркое предвесеннее солнце расточительно слало свои негреющие лучи в ледяную пустыню. Кругом все сверкало, искрилось миллионами солнечных брызг. Привыкнув к сильным резким ветрам, двухбалльного норда не чувствовали, словно в атмосфере был полный штиль. Отвезешь самодельные сани-ледянки с осколками разбитого тороса в сторону, за пределы будущего аэродрома и, возвращаясь обратно к месту работ, невольно любуешься сияющей Арктикой.

Часа через два напряженной работы, вдали, в направлении лагеря, меж крутых ропаков и торосов мы заметили черную извивающуюся змейку быстро идущих людей.

— Что бы это могло быть? Почему ребята спешат на аэродром? Ведь утром, когда уходили из лагеря, Эрнест Кренкель не сообщил о прилетах самолетов. А вдруг летят Молоков, Каманин и Слепнев с Уэллена?

Не утерпев, побросали лопаты и бегом бросились навстречу идущей колонне.

— Ребята, да они сани с грузом везут, — обрадовавшись, кричит кинооператор А. Шафран, — видимо, людей будут отправлять...

Вскоре все разъяснилось. Оказалось, что вся замечательная воздушная тройка сегодня утром вылетела из Уэллена и благопо-

лучно снизилась в Ванкареме. Заправившись горючим, они предполагали сегодня же быть в лагере Шмидта.

Сразу три самолета — такого события еще не было в истории человеческого поселения на дрейфующем льду!

Опрометью бросились к аэродрому, стараясь обогнать друг друга и первыми поспеть к моменту посадки. Сообщили коменданту аэропорта А. Погосову о нашей радости и отправились ему помогать выкладывать букву «Т», указывающую направление посадки.

Уже теряя надежду, увидели в лагере дымовой сигнал, твердо заверявший о том, что самолеты вылетели из Ванкарема.

Через десяток минут, в направлении лагеря, на голубой безоблачной лазури неба показалась крошечная точка, быстро увеличивавшаяся в размерах и превратившаяся в изящный моноплан с красными крыльями и синим фюзеляжем.

Самолет М. Т. Слепнева над лагерным аэродромом

— Урра! — неслось снизу.

От возбуждения все носились по аэродрому. В воздух летели меховые шапки.

— Привет Слепневу! — кричали челюскинцы, забыв, что рев авиационного мотора заглушает все крики.

Садился М. Т. Слепнев очень осторожно. Несколько широких кругов он сделал над аэродромом, летя

на небольшой высоте, почти бреющим полетом, креня самолет и тщательно изучая площадку. Несколько раз создавалось впечатление, что он вот-вот садится, и вдруг неожиданный рев мотора,— лыжи задираются вверх, и снова широкий круг, уже на большей высоте.

Как выяснилось впоследствии, идя бреющим полетом, при слепом управлении, когда пилот под собой ничего не видит, М. Т. Слепнев никак не замечал разостланной на льду буквы «Т», которая бы ему указала направление посадки. И это, несмотря на то, что Саша Погосов, стоявший невдалеке от знака, старательно махал красным флажком, желая обратить на себя внимание пилота. Но М. Т. Слепнев, подлетев к полю, неизменно взмывал самолет вверх.

— Площадка ему, видимо, мала, — озабоченно, виноватыми голосами переговаривались мы.

Наконец летчик рискнул, но избрал для посадки не то направление, которое было указано флажками. Он садился на так называемую запасную площадку, расчищенную только в начале, представлявшую затем сплошное нагромождение торосов. К расчистке этой площадки мы еще только собирались приступить.

В голове пронеслась тревожная мысль — разобьется. Нам, стоящим внизу, прекрасно знавшим свои аэродромы, было ясно, что там, куда садится М. Т. Слепнев, его ждет катастрофа.

Сбросив мотор, неслышно садился самолет, тронул лыжами гладкий лед, подпрыгнул, снова тронул лед и с головокружительной быстротой заскользил по поверхности снега.

Как впоследствии заявил пилот, у его самолета «Флейстер» — большая посадочная скорость—85 миль в час. Правда, перед посадкой ему удалось ее сбросить и довести до 65 миль, но и этого было слишком много для короткой площадки, куда он спускался.

Со стремительной скоростью пробежал «Флейстер» последние сигнальные флажки, означавшие конец аэродрома, запрыгал на неровностях, небольших ропачках и, раскидывая тучи снежной пыли, летел, летел вперед — прямо на вздыбленный последним сжатием торос.

От ужаса замерло сердце. С широкими, обезумевшими глазами, открыв рот, затаив дыхание, В. И. Воронин схватился руками за голову. Все знали, что самолет на земле неуклюж, не обладает верткостью. Да и тормоза — железные гребни, установленные в лыжах,

видно бездействуют, так как поверхность крепкого льда покрыта толстым слоем рыхлого снега.

Перед самым отвесом тороса самолет резко, почти вертикально задрал лыжи вверх, быстро скользнул ими по острой вершине тороса, подпрыгнул, легко перенес фюзеляж и, перевалив корпусом, грохнулся вниз, ударившись хвостовым оперением о ледяную громаду.

Мгновенно стало тихо. Точно прикованные, не двигаясь, мы стояли на месте, с ужасом наблюдая аварию. Издали было видно правое, сильно вздернутое вверх, крыло самолета. И все. Остальное было закрыто гигантским торосом.

Словно по сигналу, все бросились к месту аварии. В голове неотвязная мысль: самолет снес шасси, лежит на пузе. Как-то люди?

Проваливаясь в рыхлом снегу, буквально высунув языки от быстрого бега, обежали торос и остановились в изумлении. Раскорячив лыжи, перед нами стоял самолет, накренившись к левому борту. Мотор, винт, фюзеляж — все цело. Повреждено только шасси, где от удара разошлись в разные стороны крепления лыж.

На снег, по колено в сугроб, один за другим выскакивают Г. А. Ушаков и М. Т. Слепнев. Они — в шикарных кухлянках из бело-коричневого оленя, с инкрустациями из полярного волка, и красивых торбазах. А пилот — гладко выбритый, в синей летной фуражке, с лакированным козырьком, изысканно-белом крахмальном воротничке и лайковых перчатках. Впечатление, будто летел он не в Арктику, не в дрейфующий лагерь Шмидта, а так, в небольшую воздушную прогулку.

— О'кей, детки, — козыряя, приветствовал он вытаращивших глаза от удивления челюскинцев. Мы в грязных, засаленных ватниках, истоптанных, заплатанных валенках.

Крепко целуемся, жмем обоим руки. Особенно радует неожиданный прилет Г. А. Ушакова — старого знакомого еще по экспедиции «Седова» на Землю Северную. Тысячи радостных вопросов и к полному удивлению — ни слова о только что случившейся аварии. Словно ничего плохого не произошло.

С трудом вытаскивая из сугробов ноги, подходит порозовевший, запыхавшийся О. Ю. Шмидт. За ним, торопясь, вприпрыжку — В. И. Воронин.

— Отто Юльевич, — обращается к нему возбужденный пилот, —

Герой Советского союза Маврикий Трофимович Слепнев

мы все сделали, что было в наших силах, но вот случилась поломка— ничего не поделаешь, — пожал он плечами.

Отто Юльевич наскоро говорит несколько теплых слов, стараясь утешить М. Т. Слепнева. Он и капитан обнимают и расцеловывают Г. А. Ушакова.

— Уух, как ты почернел, — протягивает Ушаков мне руку. — Обветрился, да и загорел на весеннем солнышке...

По правде сказать, в душе у меня появилось сомнение. Загар ли на лице? Или это грязь от коптилок? Но вспомнил, что утром перед уходом на аэродром я умывался — поверил словам Г. А. Ушакова. Из-за отсутствия зеркала, я уже не видал себя около двух месяцев.

— Факидов, да тебя не узнать, — изумляется Г. А. Ушаков, — бородища-то какая! Как ты оброс!

Молодой черноглазый физик широко улыбается, сверкая белыми зубами.

Суетясь, утешая стоящих вокруг челюскинцев, а главным образом себя, пилот приступил к осмотру аварии. Какое счастье! — поломки оказались незначительными. Все крепления шасси уцелели. Лопнуло лишь несколько заклепок и отошел каркас железа с подпор, отчего лыжи отогнулись в разные стороны.

Немедленно судовые механики, никогда в своей жизни не имевшие дела с авиационными конструкциями, приступили к ремонту самолета. М. Т. Слепнев выволок из кабины богатейший ассортимент американских инструментов и запасных частей. Иванов, Мартисов, Задоров, Погосов, Гуревич и другие начали сменять заклепки, прикреплять и натягивать ослабевшие тросы.

Пилот между тем, раскрыв дверцу пассажирской кабины, бесцеремонно вытаскивал восемь ездовых собак, привезенных Г. А. Ушаковым из Ванкарема для нужд лагеря Шмидта. Всеми лапами упирались собаки, не желая покидать теплую, отапливаемую отработанным газом мотора кабину. Жалобно выли, исступленно визжали и от тяжелой сильной руки пилота грузно плюхались в снег. Быстро отряхнувшись, они беспомощно мялись на месте, с ужасом в глазах наблюдая за целой армией окруживших их людей. Такого скопления народа, наверняка, за всю свою собачью жизнь им не пришлось наблюдать. Ведь наш лагерь, а он был почти в полном составе на аэродроме — в несколько раз превышал все население Ванкарема.

По распоряжению начальника, часть челюскинцев приступила

к обколке торосов вокруг самолета с тем, чтобы можно было его развернуть и подтащить на аэродром. Остальным пришлось быть подсобной рабсилой при ремонте самолета. Для того, чтобы выпрямить разъехавшиеся в стороны, перекошенные лыжи, надо было приподнять левое крыло и произвести натяжку тросов. Под крыло, подпирая его собственными головами, встали ребята, напрягая шею, чтобы вытолкнуть плоскость как можно выше. А когда и этого оказалось недостаточно, то машинист И. Нестеров, забыв свой традиционный лозунг: «не убийся об работу», на четвереньках встал на нарты, а на его широкую спину взгромоздился матрос М. Ткач, выпрямился во весь рост и вытянутыми руками стал подпирать крыло к небу.

Между тем О. Ю. Шмидт, В. И. Воронин, Г. А. Ушаков и М. Т. Слепнев расположились в палатке аэродрома. В разгар чаепития в палатку вошел доктор К. А. Никитин, узнавший о неблагополучной посадке от вахтенного штурмана М. Г. Маркова, следившего с лагерной вышки, в бинокль.

— Товарищи, все ли благополучно? — возбужденно спросил он.

— Благополучно, благополучно, — утешил его начальник и, обращаясь к пилоту, отрекомендовал: это — наш доктор...

У пилота острый профиль, смелое, решительное лицо. Говорит он с какой-то небрежной ноткой, очень самоуверенно, часто острит, словоохотлив и остроумен. Прихлебывая чай, он в короткое время успел рассказать целую серию американских приключений.

Больше всех волновался Отто Юльевич. Он то-и-дело выбегал из палатки к самолету, чтобы самому, своими глазами убедиться в успехах ремонта. А ходил Отто Юльевич обычно в короткой нерпичьей куртке, меховой шапке, горных ботинках и шерстяных чулках, словом, в костюме — явно неполярном.

У самолета между тем шла жаркая работа. Американец «Флейстер» уже стоял с выпрямленными ногами, над креплением которых еще возились люди. Самолет имел сигарообразную синюю гондолу, с желтыми слюдяными окнами и оранжевыми плоскостями, расположенными над кабиной, с надписью: «SSSR» и «M.S.», то есть Маврикий Слепнев. На нем установлен, мощностью в 600 л. с., мотор «Райт-Циклон», с которым в свое время американский летчик Линдберг перелетел через Атлантический океан. Скорость «Флейстера» — 150—160 километров в час. Этот самолет был снят с пассажирской линии по Аляске. И до сих пор под синей эмалью кабины

видна старая надпись: «Pacific Alaska airway». В зимнее время на самолетах этого типа возят шесть пассажиров, а в летнее — восемь.

Закончив в основном ремонт, мы уже начали тащить самолет к аэродрому, как услыхали резкий гул работающего мотора. Вскоре на ясной безоблачной лазури появились два самолета «R-5».

— Урра! — раздалось в воздухе, — Молоков и Каманин спешат к нам на помощь...

Самолет М. Т. Слепнева потащили не шагом, а бегом, напрягая все силы, чтобы успеть доставить его до момента посадки новых дорогих гостей.

Сделав несколько широких кругов над аэродромом, хорошо оглядевшись, оба пилота, один за другим решительно снизились в правильном направлении площадки и, сбросив моторы, долго катились, подпрыгивая на неровностях поля, почти до конца аэродрома. У «R-5» не было тормозов, как у самолета М. Т. Слепнева. Поэтому В. С. Молоков, на быстром ходу подлетев к краю аэродрома, едва не врезался в ленту торосов. Спасли исключительная ловкость и решительность пилота, сумевшего с огромной быстротой развернуть самолет вправо и избежать рокового столкновения.

Подрулили к месту старта. Из открытых, незащищенных от ветра и стужи кабин на поле спускаются Н. П. Каманин и В. С. Молоков. Оба они — в тяжелых меховых синих комбинезонах, торбазах, огромных перчатках, шерстяных подшлемниках и желтых кожаных шлемах, с багровыми от ветра лицами.

Первое впечатление, что оба пилота страшно похожи друг на друга. Полузакрытые шлемами лица скрывали разницу в возрасте.

Небольшого роста, с карими глазами, смуглый военлет Н. П. Каманин. Он — командир летного звена, отправившегося на пароходе «Смоленск» для оказания помощи лагерю Шмидта. Гражданский летчик В. С. Молоков — покрупнее, пошире. Он — старый полярный пилот, много лет работавший на крайнем Севере Союза.

Оба они поражают своей молчаливостью, скромностью и простотой. А на поздравления и лестные комплименты нашего начальника они низко опускают глаза и краснеют, как девушки.

— Такой длинный пробег наших машин при спуске, — заявили они, — приходится объяснить жесткостью и накатанностью вашего аэродрома. А вы-то, небось, старались сделать его как можно глаже, верно?..

Самолет В. С. Молокова в лагере

— Конечно, верно. Каждую, хотя бы даже незначительную неровность тщательно сбивали лопатами, — ответил хор окружавших пилотов челюскинцев.

— Выпейте чаю на дорогу, — приветливо предложил им начальник.

— Благодарствуем, Отто Юльевич, попьем в Ванкареме, надо лететь, пока еще светло...

Быстро, по-деловому стали запускать винты. На конец пропеллера надевали кожаный колпак, и под дружное «раз, два, три» челюскинцы резко тянули веревку, приводя винт в движение.

По заранее составленному расписанию в этот рейс из лагеря отправляли больных. В задний отсек самолета Н. П. Каманина разместили зоолога В. Стаханова и радиста В. Иванюка, который должен был на берегу приступить к работе. Третьего пассажира Н. П. Каманин не взял, ибо не было места. На борту его самолета находился еще штурман — навигатор Н. П. Шалыганов.

В. С. Молоков забрал трех челюскинцев — кочегара С. Киселева, матроса II класса Н. Ломоносова и повара Г. Козлова — совершенно больного человека, которого уложили на дно самолета — к хвосту.

Перед самым отлетом летчики предложили О. Ю. Шмидту использовать под перевозку людей круглые, сигарообразные парашютные ящики, укрепленные под нижними плоскостями самолета. Эти ящики часто употребляют и для перевозки почты.

— Давайте положим туда, Отто Юльевич, по одному человеку! Ведь людей надо как можно скорее вывезти на материк, а места внутри самолета мало. Это совершенно безопасно, уверяю вас. Я сам лично летал в этом ящике, — убеждал летчик Н. П. Каманин. — Правда, там можно только лежать, не шевелясь, ибо тесно, но в стенке имеется дырочка для доступа воздуха...

Переговорив, О. Ю. Шмидт и Г. А. Ушаков все же решили пока людей в ящики не сажать, опасаясь, что при неудачной или вынужденной посадке торосами нижние плоскости будут легко снесены. Рисковать жизнью своих людей начальник не мог.

Но впоследствии все же пришлось прибегнуть и к этой крайней мере. Пасмурные, нелетные дни оттягивали ликвидацию лагеря Шмидта. Надо было пользоваться каждым прилетом, чтобы отправить на берег возможно большее количество людей.

И первым, кому пришлось испробовать это «удовольствие», оказался старик, 3-й механик А. И. Пионтковский. Попал он в такой переплет благодаря своему узкому телосложению и небольшому росту. Широкоплечие, рослые люди в ящик просто не влезали.

Я помню, как побледневший, сразу осунувшийся от страха Антон Иванович «за ради господа-бога» умолял не сажать его в ящик, «не губить его жизнь». Но мест на самолете не было. Антону Ивановичу пришлось бы потерять свою очередь. И, скрепя сердце, он

согласился, перекрестился, всунул голову и плечи в узкое отверстие фанерного ящика и... застрял.

Дальше пришлось уж его впихивать внутрь доотказа, чтобы ноги не помешали завинтить крепкую крышку.

И что бы вы думали, как реагировал старик, летевший впервые за свою долгую жизнь на самолете, да еще в таком необычайном положении?

Вылезая в Ванкареме из ящика, потопав ногой о твердую землю, он с воодушевлением заявил:

— Да ведь это было самое спокойное и теплое место на самолете. Ей-богу, ниоткуда не дуло...

— Ну что ж, Отто Юльевич, разрешите стартовать? — обращается к начальнику Н. П. Каманин, — завтра при летной погоде снова прилетим...

Я стою у самолета В. С. Молокова. Нагнувшись, пилот опытным глазом осматривает крепления лыж, пробует — не ослабли ли тросы. На малых оборотах тихо, ритмично отщелкивает мотор.

— А что, Слепнев полетит с нами? — обращается он ко мне.

— Нет, — отвечаю. — У него, правда, небольшие, но повреждения. Их необходимо исправить. Слепнев заночует в лагере...

— Вот что! — удивленно воскликнул В. С. Молоков. — А я здесь завертелся, мне и недосуг было его расспросить...

Я поражен его хладнокровием и стоическим спокойствием.

Какой резкий контраст между новеньким, блестяще-чистым «Флейстером» и самолетами «R-5», ободранными и грязными. Но дело не в красоте, обе советские машины ведь заслуженные, испытанные в трудностях тяжелого полярного рейса.

А впоследствии эти машины, на которых фактически был вывезен основной состав лагеря Шмидта, вписали блестящую страницу в историю советской авиации.

Н. П. КАМАНИН — О СВОЕМ ОТРЯДЕ

— Мой отряд состоял из пяти самолетов «R-5», — рассказывал Николай Каманин. — Первым командовал я. Экипаж состоял из штурмана-навигатора М. Шелыганова и борт-техника Г. Грибакина. На втором самолете пилотом был В. С. Молоков, борт-техник П. Пилютов и техник И. Девятников. На третьем—пилотом Б. А. Пивенштейн, борт-техник Анисимов и в качестве пассажира спецкор «Известий» Кулыгин. На четвертом—пилот И. М. Демиров, борт-техник Осипов, моторист Стахов и, наконец, на пятом — пилот Б. В. Бастанжиев, инженер А. К. Разин и борт-техник Романовский.

Таков был мой дружный отряд. Особо надо, конечно, выделить летчика

Герой Советского союза Николай Петрович Каманин

В. С. Молокова, известного своим большим практическим опытом полетов на Крайнем Севере. Он мне и всему отряду оказал ценнейшую помощь своими практическими советами.

Погрузившись во Владивостоке на пароход «Смоленск», пройдя Петропавловск-на-Камчатке, мы подошли 19 марта к мысу Олюторскому. Продвигаться дальше на север было немыслимо. Кругом нас сплошные ледяные поля. Мы решили начать выгрузку самолетов на берег. За десять часов упорного труда мы закончили переброску машин, хотя пароход и находился в четырех милях от берега.

21 марта началась моя летная практика в Арктике. Пять самолетов, выстроившись по-военному, вылетели с мыса Олюторского и взяли курс на норд. Дул бешеный встречный ветер, со скоростью 85 километров в час. Сильно перегруженные горючим и запасными частями машины кидало во все стороны. Справа, внизу под ногами — черные пятна разводьев и скованный льдами океан, а под лыжами самолета — беспорядочные нагромождения гор.

Через пять часов полета, промчавшись 480 миль, все пять машин благополучно снизились в чукотском селении Майна-Пыльгин. В. С. Молоков, человек исключительного спокойствия и выдержки, вылезая из машины, мрачно заявил:

За весь путь я не видел ни кусочка земли, на который можно было бы сесть, не поломать машину и не угробиться самому...

На следующий день, зарядившись очень плохим, неавиационным горючим, отряд вылетел на Анадырь. Не удалось вылететь только летчику Б. Бастанжиеву, у которого грязный бензин испортил пусковое приспособление. На ремонт требовались целые сутки. Ждать не было сил и возможности, ибо нас ждали челюскинцы на дрейфующем льду... Как ни тяжело было расстаться с товарищем, сознание долга заставило это сделать.

Через тридцать минут полета отряд попал в густую облачность. Летчик И. Демиров, потеряв нас из виду, возвратился обратно в Майна-Пыльгин. Молоков, Пивенштейн и я через три часа тяжелого изнурительного полета снизились в Анадыре, где получили неутешительные сведения о том, что по всей Чукотке пурга.

Шесть долгих томительных дней нам пришлось просидеть в Анадыре. Сильная пурга, охватившая побережье, не позволяла начать перелет. И лишь 28 марта наше желание удалось претворить в жизнь.

Первые 200 километров прошли благополучно. Но дальше нас

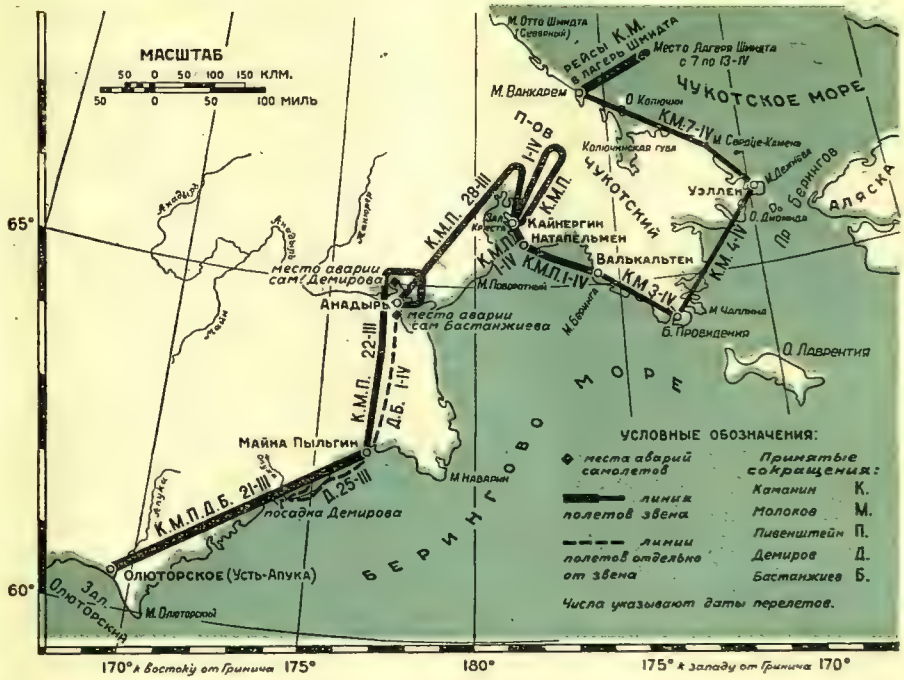
Самолеты звена Н. П. Каманина на пути к лагерю Шмидта

застигла пурга. Что делать? Возвращаться обратно или попытаться обойти со стороны?

Я решил обходить, взяв курс на восточный берег залива Креста. Вскоре мы достигли первых отрогов Анадырского хребта, закутанного в плотные облака. Горючего у нас было достаточно, чтобы дойти до Ванкарема, но начинало темнеть. Поэтому пришлось приземляться в первом встреченном нами населенном пункте, которым оказался Кайнергин.

Пять чукотских яранг среди бесконечной снежной тундры — вот и все селение. Поставили небольшую палатку, притащили спальные мешки, примус, сварили суп и легли спать. Просыпаюсь на рассвете, открываю глаза и с удивлением наблюдаю, что я один в снежной тайге. Палатку сорвало бешеным ветром и унесло. И сделано это было так быстро, что девять уставших людей и не заметили.

Взявшись за руки, цепью, мы долго бродили в пурге, пока не



Путь авиазвена летчика Н. П. Каманина

набрели на ярангу. К 12 часам дня буря утихла. Захватив с собой чукчей, мы принялись отрывать занесенные сугробами самолеты.

1 апреля, воспользовавшись хорошей погодой, снова вылетели на Ванкарем. Надо заметить, что в Кайнергине не было радиостанции. Следовательно, мы не имели никакого представления о погоде, которая была впереди нас.

Уже через двадцать минут полета мы попали в сплошную облачность, закрывшую весь горизонт. Я решил прорваться, взяв высоту 2800 метров, в то время как облачность была на 2300 метров. Сорок минут мы летели, не видя земли, не имея никакого представления о том, что находится внизу за облаками—тундра или горный хребет.

По расчетам штурмана М. Шелыганова мы должны были находиться в 80 милях от нашей цели, от Ванкарема. Но, имея под собою сплошное море тяжелых облаков, без окон, пробиваться вниз я не решился.

— И правильно сделал, — заявили потом В. Молоков и Б. Пивенштейн, — снижаться было бы безрассудством...

Мы вернулись снова в Кайнергин. Проверив запас горючего, мы увидали, что его могло хватить только для того, чтобы возвратиться в Анадырь на базу. Но это сильно задержало бы перелет. Решили рискнуть полететь в бухту Провидения, где мы могли получить горючее.

Через тридцать пять минут на траверзе селения Валькальтен нас настиг тяжелый сплошной туман. Пришлось сесть на лед узенькой речки. Подошел заведующий местной факторией. Оказалось,—горючего нет. Плохо дело. Мы имели полуторачасовой запас, в то время как до бухты Провидения было два часа полета.

У мыса Беринга во время полета Б. Пивенштейн, приблизившись ко мне, показал рукой на бензиновые баки, а затем на часы и трижды разжал руку. Я понял, что у него осталось горючего на пятнадцать минут, в то время как до бухты Провидения был еще час полета. Впереди — горы и открытое море. Остановись мотор—и садиться некуда.

Пришлось спасать машину, приземляться, закрыть чехлами моторы, ибо наступали полярные сумерки. Целые сутки свирепствовала пурга, не давая возможности вылететь. А 3 апреля, при улучшении видимости, уже решив продолжать перелет, узнали о новом постигшем нас несчастьи.

— Отлетали, товарищ командир, — заявил мой борт-механик Г. Грибакин, — машина не пойдет в воздух...

Оказалось, что при посадке лопнул амортизационный шатун шасси моего самолета. Если бы у нас было достаточное количество горючего, то через два-три часа ремонта все три машины смогли бы вылететь. Но горючего едва хватало на две машины, и то в обрез. Как поступить? Я распорядился Б. Пивенштейну остаться с раненым самолетом и ждать бензина, который я ему пришлю на собаках с бухты Провидения. Все оставшееся горючее мы поровну разделили на две машины. У каждого в наличии был запас на полтора летных часа.

Через час двадцать минут мы снизились в бухте Провидения. 4 апреля оба самолета достигли Уэллена. Здесь я после долгого перерыва получил возможность узнать о пропавших товарищах— И. Демирове и Б. Бастанжиеве.

Оказалось, что Б. Бастанжиев, оставшийся для ремонта самолета

в селении Майна-Пыльгин, и подлетевший к нему И. Демиров восемь суток отсиживались на месте из-за пурги. Пять раз настойчиво пробовали они проскочить сквозь непогоду — но безуспешно.

На шестой раз они поставили себе твердое задание — пробиться во что бы то ни стало. Пройдя Пальский хребет, взяв курс на Анадырь, они попали в сплошные разливы тумана. Полет был вслепую. Надо было садиться. Летчик И. Демиров удачно снизился в 30 километрах от Анадыря, а Б. Бастанжиев — на полной скорости врезался в сопку. От страшного удара самолет разлетелся на куски, а людей разбросало в разные стороны.

Однако, весь экипаж до одного остался живым. Летчика Б. Бастанжиева нашли в тридцати метрах от места аварии, с судорожно зажатым сектором в руке. А в обычной обстановке оторвать сектор, обладая даже огромной физической силой — немыслимо. Счастье их, что они не были привязаны, а то наверняка погибли бы.

Вырыв в сугробах яму, собрав остатки раскиданного продовольствия, они улеглись спать. Но отдохнуть не пришлось. Пурга заметала отверстия для воздуха. То-и-дело приходилось вставать, чтобы разгрести руками снег — дать доступ кислороду. А наутро они бы не вылезли из глубоких, занесенных снегом ям, если бы на помощь не пришел борт-техник Романовский, с трудом выползший на поверхность земли и откопавший товарищей.

50 километров отделяли место аварии от Анадыря. Трое суток, утопая в снегу, без собак и проводников, в невероятно тяжелых условиях пробирались они к человеческому поселению. Голодали, замерзали, но шли, не встречая ни одной живой души.

Первым до Анадыря добрался инженер А. Разин, быстро организовал собачьи нарты, на которых были доставлены все остальные. Эта страшная катастрофа в общем закончилась благополучно.

Пострадал лишь борт-техник Романовский, которому пришлось ампутировать два отмороженных на ноге пальца.

Как только улучшилась погода, летчик И. Демиров решил лететь на Анадырь. Семь раз пришлось ему делать вынужденные посадки из-за пурги вокруг Анадыря. Семь раз он благополучно снижался, а на восьмой раз, потеряв всякую видимость, с полного хода врезался в землю. От страшного удара лопнули и взорвались баки с горючим. Силой взрыва людей раскидало во всех направле-

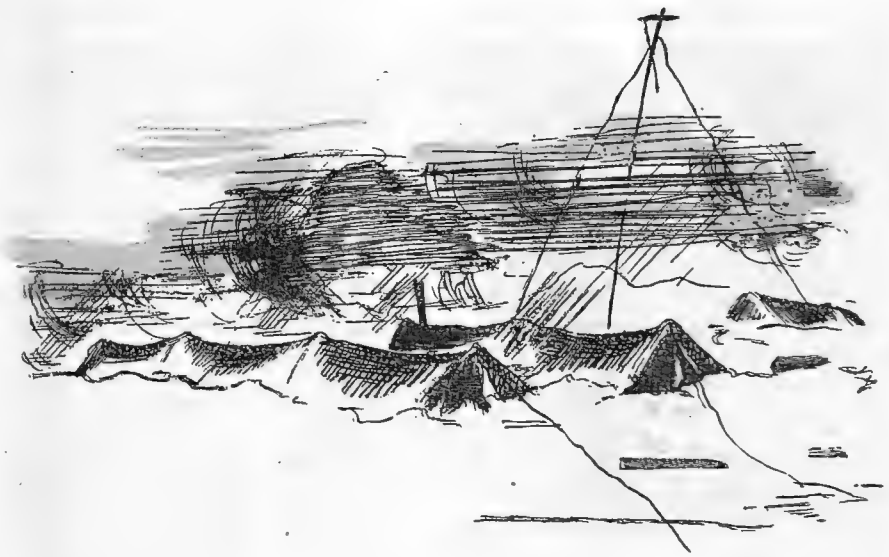
ниях. Несколько часов люди валялись в снегу без сознания. Но и здесь произошло чудо: все уцелели, все остались живыми. Только борт-техник Осипов разбил себе руку.

Тяжело было получить такие вести о дорогих, горячо любимых товарищах. Я ясно представлял, как они страдали и мучались, не имея возможности принять непосредственное участие в спасении челюскинцев. Но помочь им я не мог. Надо было думать о работе.

И мы вылетели в Ванкарем, зарядились бензином и через час были у вас в лагере. Дальше — вы сами все знаете. Вот, собственно, и весь сказ о полетах моего отряда.

Скажу лишь одно: мы поражены выносливостью наших советских машин, хотя они давно уже вылетали свои сроки. Мотор В. С. Молокова, например, уже переработал свои часы. У него отказал в работе тахометр — прибор, показывающий обороты винта, и тек бак с водой.

Но, несмотря на все препятствия и трудности, мы сделали все, чтобы ликвидировать лагерь Шмидта, чтобы выполнить ответственное задание, данное страной.



ПОЛУНДРА

Итак, в лагере Шмидта из ста четырех человек осталось семьдесят пять и два неожиданных гостя — Г. А. Ушаков и М. Т. Слепнев. Женщины и наиболее тяжелые больные были уже на берегу.

Вечером с песнями и шутками спешили челюскинцы в барак, чтобы услышать рассказы Г. А. Ушакова. Быстро разлеглись вдоль деревянных стен, засветили коптилки, прибавили струйку нефти в железные печи и с нетерпением стали ожидать гостя с Большой Земли.

— Ну вот и наш барак, — раздался низкий бас О. Ю. Шмидта, открывающего дверь, — здесь происходят собрания. А здесь, лекторское место.

— Что ни лампа — то новой системы, протирая вспотевшие стекла очков, улыбается Г. А. Ушаков.

— Товарищи, я, кажется, всем вам уже пожал руки, — начал он свой рассказ. — Позвольте передать вам горячий привет от Красной столицы. Не только Москва, но весь необъятный Союз, весь мир с неослабным вниманием следят за вашей борьбой.

Интерес трудящихся к экспедиции начался еще с момента выхода «Челюскина» из Мурманска.

— До момента обратного дрейфа из Берингова пролива в Москве верили в благополучный исход экспедиции, в то, что «Челюскин» выйдет на чистую воду. Но действительность показала иное.

Товарищ Ушаков подробно информировал о всех мероприятиях правительства по нашему спасению.

Возбужденный, взволнованный Г. А. Ушаков рисовал яркую картину социалистического строительства в Союзе, рассказал о своих переживаниях на партийном съезде, выступлениях тт. Сталина и Ворошилова.

— Товарищи, в шестидесяти трех городах республики уже свободно продается хлеб.

Конец рассказа Г. А. Ушаков посвятил описанию стран, по которым им пришлось проезжать.

— Вот и все, товарищи, — закончил он, — если у кого будут вопросы — с удовольствием отвечу...

И вопросы посыпались, как из рога изобилия. Оторванные от родины, от бурно кипящей трудовой жизни, мы интересовались буквально всем: каковы отношения с Японией, чем окончилось революционное восстание в Испании, в Австрии, где будем строить и расширять полярные радиостанции, как положение с поднятием со дна ледокола «Садко», какие новостройки пускает в этом году страна и т. д.

Хотелось спрашивать без конца. Но Георгий Алексеевич был явно утомлен, и его пожалели.

— Ну теперь, Слепнев, давай ты трави! — предложили челюскинцы, успевшие с ним — человеком общительным — уже подружиться.

— Потравить? Могу! — кашлянув для солидности, забасил М. Т. Слепнев. — О чем потравить? Хотите — об Америке?

— Хотим, хотим, — загудел барак.

Трещина, прошедшая через лагерь и задевшая наш камбуз
Рис. худ. Решетникова

И под дружный хохот М. Т. Слепнев с искусным юмором рассказал о всевозможных приключениях за границей, о том, как мэр города Нома подарил им пять ящиков с продовольствием, сам запаковывал, приговаривая: «Вот это для сладости, это — соленькое, а это — для разнообразия», о том, как одна американка ему заявила, что ей необходимо выехать в другой город, чтобы, во-первых, купить котенка, а во-вторых, навестить больную мать.

— Извиняюсь, мисс, — поинтересовался М. Т. Слепнев, — может быть, наоборот — навестить больную мать, а потом купить котенка?

— Что вы, что вы, — всполошилась молоденькая мисс, — этот котенок — феномен. Он родился без хвоста. Вы представляете себе, каких он будет стоить денег?..

В палатки расходились радостные и возбужденные, горячо обсуждая рассказы.

Утром оба наших гостя, распрощавшись, ушли на аэродром, рассчитывая вылететь на материк. Но до сумерек самолетов в воздухе мы не видели.

Днем, сидя над дневником в палатке, я вдруг услышал резкий треск и толчок. Выскочил наружу. От полыньи, разрезавшей пополам наш лагерь, шло сильное сжатие. Вскоре начало ломать и карежить наш камбуз, стоявший у самого края извилистой трещины.

От жестокого напора полетели люковины, которыми была зашита задняя стена. Камбуз приподняло и накренило на бок.

Все остававшиеся в лагере и не ушедшие на расчистку аэродрома, немедленно бросились спасать кухонный инвентарь, котлы, кирпичи, посуду.

На трещине от сжатия вздыбилась огромная гряда, цепь наторошенных друг на друга обломков льдин, из-за которых не видно даже барака. Ледяные глыбы упорно лезли на льдину, где был раскинут лагерь Шмидта.

К счастью, сжатие продолжалось недолго, не нанеся нам большого вреда и даже не разрушив камбуза, где повар дядя Саша Зверев с невозмутимым спокойствием, точно ничего и не произошло, продолжал приготовление обеда.

Вернувшиеся с аэродрома сообщили неприятную весть: сжатие коснулось и нашей старой посадочной площадки. Самолету М. Т. Слепнева с этого поля не взлететь. Придется его переправлять на другой аэродром.

8 апреля. Пасмурный, незадачливый день в лагере Шмидта.

Только накануне изящный американец «Флейстер» при посадке на аэродром подломался, доставив в лагерь очень любимых, но никак нежданных жильцов. Самолет летчика В. С. Молокова, несмотря на двукратную попытку, сегодня не долетел до лагеря. Внезапное сжатие на трещине, проходящей поперек лагеря, чуть не разрушило камбуз.

Спать легли злые, с недобрыми мыслями в голове.

А главное — заболел наш любимый начальник, неоценимый товарищ и друг всего коллектива Отто Юльевич Шмидт. Он простудился при встрече самолета Слепнева, когда целый день на морозе и сильном ветре простоял, наблюдая за ходом ремонта.

Заболел тяжело. Лежит в палатке с высокой температурой, бледный, как-то сразу осунувшийся.

Отто Юльевича любили за настойчивость, хладнокровие, прямоту, выдержку и невероятный оптимизм. Во всей экспедиции не было человека, который имел бы такой неограниченный авторитет и пользовался бы таким бесконечным доверием.

В лагере было великое горе. Из палатки в палатку, крадучись, ползли слухи:

— Отто Юльевичу плохо, он — в забытьи...

Перед радиорубкой, в которой лежал закутанный в меха О. Ю. Шмидт, словно сговорившись, все проходили тихо, прекратив разговор, стараясь быть незаметными.

И первый тревожный вопрос, которым неизменно встречали 4-го механика, А. Колесниченко, ранним розовым утром залезавшего в палатку, чтобы будить на работу и давать задание, был возглас:

— Ну, как, Отто Юльевичу лучше?

— Все так же, — печально говорил он, — температура за сорок...

И люди вставали, поспешно закусывали твердыми, как камень, галетами, холодными, как лед, рыбными консервами, пили недоваренный (ибо некогда) чай; длинной, извилистой, теряющейся в ропаках, натоптанной дорогой шли на далекий аэродром и шесть часов — в ветер, пургу и мороз — били, кололи, рубили, ровняли проклятое поле, не уверенные в том, что мы делаем полезную работу, что ночью очередное сжатие не сведет все труды к нулю. А в голове неотступная, цепкая мысль:

«Как-то Отто Юльевич?»

И, возвратившись в лагерь, на ходу ловили радиста Э. Кренкеля, чтобы расспросить о здоровьи, заранее зная, что ответ будет неутешительным...

В ночь на 9 апреля спать легли рано. Намерзли, устали.

Разбрасывая мутно-желтые блики, плавно догорал фонарь «Летучая мышь». Свет на ночь никогда не гасили, на случай внезапной полундры.

Заснули мгновенно крепким, здоровым сном уставших людей. Около часа ночи все, кроме крепко спящего биолога П. П. Ширшова, словно ужаленные, вскочили от резкого толчка — удара под самой палаткой.

Толчки не раз ощущали и раньше. К этому все уже привыкли. Но такого резкого, близкого, точно под самым спальным мешком, еще не приходилось испытывать.

Разбудили П. П. Ширшова, но затем, решив, что это обычное сжатие, попробовали заснуть.

Не заснул только физик И. Г. Факидов. Наблюдения за сжатиями были его специальностью. Он быстро оделся и стрелой вылетел в ночь.

В лагере — мертвая тишина.

— Что случилось, Володя?

Володя Лепихин — вахтенный матрос, в огромной широкой оленьей малице, с винтовкой на плече ходит по лагерю, охраняя покой сна семидесяти пяти его обитателей.

— Да так, ничего особенного. На майне слегка поджимает. Только ты вот что, иди-ка в палатку. Нечего по ночам зря разгуливать...

Пробуем, хотя и тщетно, заснуть. Склонив голову к скатанному меху авиационной шубы, приспособленной вместо недостающей подушки, слышу далекие, резкие толчки, грозный, непрекращающийся гул, словно раскаты близкого прибоя.

Спать не было сил. Стало тревожно. Треск и отчаянный грохот — все сильнее и ближе...

Без команды, все как-то сразу вскочили на ноги и, спеша, волнуясь, стали натягивать брюки и валенки.

Снаружи еще был предрассветный сумрак. С норда неслись мрачные, темные тучи. Дул звенящий, резкий, порывистый ветер, заставлявший неподвижно стоящего человека качаться, чтобы удержать равновесие.

Опрометью, спотыкаясь на ледяных пригорках, бежим к змеящейся посреди лагеря трещине.

Шло колоссальное торошение...

Высота ледяного вала вскоре достигла трех метров. Он рос на глазах, дыбился и полз, полз вперед, к темным брезентам палаток, запорошенных снегом.

Лагерю угрожала опасность быть смятым жестоким ледяным потоком.

— Полундра! Ребята, спасай барахло...

В один момент из палаток посыпались вещи, столь дорогие в

наших условиях — малицы, спальные мешки, остатки продовольственного пайка и т. д.

Все это сложили в сторону, в расчете, что сжатие не коснется этого района.

Только начали переносить продукты из склада, как издали, из темноты послышался так хорошо знакомый голос капитана В. И. Воронина:

— Все сюда... Спасайте моторные боты, их грозит раздавить в щепы...

Бросаемся к трещине. Под руководством старшего помощника капитана С. В. Гудина тщетно ищем места, где бы можно было перелезть через движущийся ледяной вал к шлюпкам, находящимся по ту сторону трещины, невдалеке от барака.

Сунулись было к грохочущему, непрерывно двигающемуся валу — перехода нет. За ним, на белоснежную гладкую площадку, шипя, уже хлынула ледяная вода. Бросились в другое место — такая же картина.

Но перелезть ведь необходимо. Разве можно допустить, чтобы шлюпки — наша надежда на случай появления весенних разводьев — погибли?

И перелезли...

Потеряв всякую осторожность, забыв про опасность, цепляясь в темноте за бесформенные нагромождения, с ловкостью акробатов карабкались по двигающимся под ногами глыбам.

Остановившись на секунду на вершине ледяного гребня, я вдруг с ужасом почувствовал, что льдина под ногой дала резкий крен, нога соскользнула, и меня швырнуло куда-то в темноту, подмяв левую руку.

— Ну, — в лепешку... — пронеслось молнией в голове.

Быстро, по-змеиному пополз, выскочил из-под ледяного навеса и прыгнул вниз, в темноту, к счастью, на ровную ледяную площадку, с уже подмокающим снегом.

С невероятным трудом, напряжением всех сил, тяжелый пятидесятишестиместный моторный бот раскачали, отдернули носом назад и под дружное «э-э-э-х, раз, взяли» — оттащили в сторону.

В горячке, в желании спасти так нужную нам шлюпку я и забыл о руке. Но едва окончил работу, как обнаружил, что на свете еще существует физическая боль и что рука не сгибается в кулак. В даль-

нейшем откатывать уцелевшие бочки с керосином, бензином и нефтью пришлось уже одной рукой.

Барак к тому времени уже вплотную пододвинуло к ледяному валу и стало к нему прижимать. Воздух огласился скрипящими звуками трущихся друг о друга бревен.

Стало ясным: барак — наша гордость, единственный деревянный дом на дрейфующем льду Чукотского моря, доживает последние минуты.

Скрипя и трескаясь, барак начал накреняться набок, а холодная, ледяная вода поспешно затоплять пол. Только доктор К. А. Никитин и подрывник В. К. Гордеев еще пытались спасти остатки невынесенных на лед медикаментов.

И вдруг вспыхнуло яркое пламя. Это загорелся ящик спичек, на который навалились ледяные громады.

Через час сжатие окончилось. От барака не осталось и следа. Лишь на поверхность льда всплыли грязь, тряпки и обрывки досок.

Усталые, измученные, но возбужденные до предела, вернулись в опустевшую палатку, притащили вещи обратно, растопили лед, чтобы напиться, и уж собирались лечь спать, как входит А. Колесниченко с предложением инженеру П. Г. Рассу и мне отправиться на аэродром и срочно выяснить, не поломаны ли сжатием посадочные площадки, ибо самолеты готовы к вылету.

Хлебнув полухолодного чая, мы отправились в путь, получив задание вернуться не позднее семи часов утра для первой передачи по радио.

Что сделалось с нашей старой, так хорошо знакомой дорогой в одну только ночь?

У первого сигнального флага — огромные, в несколько раз больше, чем у нас в лагере, торошения, настоящие горы вздыбленных торосов. Маленькая шлюпка-ледянка, оставленная на льду на случай разводьев, чудом уцелела.

Шли целиной, утопая в снегу. Взбираясь на высокие, отвесные хребты и повстречав коменданта аэропорта Сашу Погосова, с радостью узнали, что основные площадки уцелели. Вдребезги сломан лишь старый, где раскинулась палатка аэропорта, а подраненный самолет М. Т. Слепнева оказался на острове, окруженный со всех сторон крупными, пятиметровой ширины трещинами.

В лагерь обратно бежали, ибо до семи часов оставались считанные минуты. Подходим к радиопалатке, вызываем Э. Кренкеля, не решаясь в столь ранний час беспокоить больного начальника. Но нас все же просят войти.

Вдоль левой стенки закутанные в меха лежат проснувшийся А. Н. Бобров, спящий зоолог В. С. Стаханов, а между ними — бледный, измученный Отто Юльевич.

В углу, в наушниках, уже готовый к передаче Э. Кренкель. Говорим быстро, чтобы поскорее окончить и выйти. Отто Юльевич тяжело приоткрыл глаза, медленно погладил свою пышную бороду и, казалось, слушал, а потом с усилием снова закрыл и кивнул головой, взглянув лишь тогда, когда мы уходили.

— Как-то он пережил эту тревожную ночь?

После тяжелой, бессонной ночи заснули мгновенно, забыв про несчастье и часы испытаний.

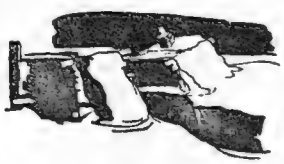
Проснулся от новой тревоги. Сжатие возобновилось. Выскочили из палатки, бросились спасать лес — наш основной топливный запас. Льды с яростью напирали на лагерь, точно твердо решили его уничтожить.

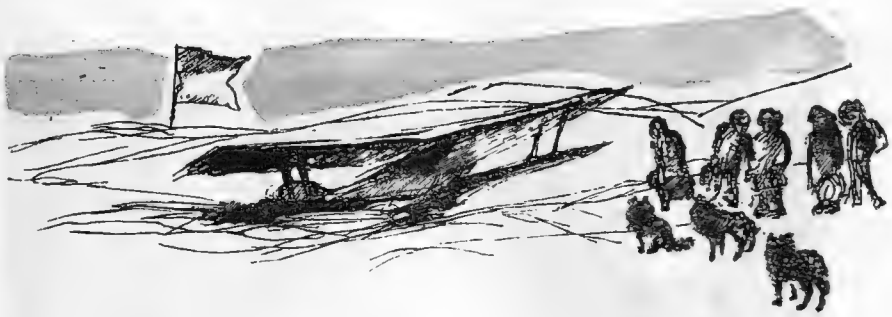
У палатки задумчиво смотрит на сжатие Г. А. Ушаков.

— А где же барак, — говорит он, — в котором я вчера вам делал доклад об Америке?..

В этот день ни Молоков, ни Каманин не вылетели, ибо в Ванкареме свирепствовал шестибальный норд-вест, поземка, сократившие видимость до одного километра.

Вечером во время работы по оттаскиванию бревен подальше от коварной трещины в новых нагромождениях льдов нашли ящик мясных консервов и бочонок с глиной. Это был новый подарок «Челюскина» к двухмесячному юбилею существования лагеря Шмидта.





ШТУРМ ЛАГЕРЯ ШМИДТА

10 апреля в блестящий солнечный день, в 25 градусов мороза начался штурм лагеря Шмидта воздушными силами страны.

Героем дня оказался В. С. Молоков, сделавший три замечательных рейса. Впервые для перевозки людей использовали парашютные ящики. В связи с прошедшими сжатиями, в связи с тем, что ледяное поле, на котором расположился лагерь — в мельчайших трещинах, положение становилось особенно тревожным. Надо было использовать все возможности, чтобы как можно скорее и больше отправить людей на материк.

Вылетел и М. Т. Слепнев, самолет которого общими усилиями перетащили с поломанного поля на другой аэродром, увозя шестерых челюскинцев — пом. на-

Герой Советского союза, Василий Сергеевич Молоков

чальника экспедиции И. Л. Баевского, третьего штурмана Б. И. Виноградова, плотника П. И. Сорокина, кочегара А. Н. Агафонова, водолаза А. Е. Харкевича и кочегара Е. Л. Маркова.

Первыми рейсами В. С. Молокова и Н. П. Каманина на материк были доставлены — третий механик А. И. Пионтковский, матрос Я. В. Сергеев, моторист А. И. Иванов, старший механик Н. К. Матусевич, печник И. К. Николаев, плотник В. М. Баранов и наш уважаемый гость Г. А. Ушаков.

Вторым рейсом В. С. Молоков вывез водолаза Г. А. Маслова, повара Ф. Сергеева, колониста о. Врангеля Е. С. Прокоповича, фотографа П. К. Новицкого, кочегара Г. П. Ермилова и, наконец,— третьим блестящим рейсом, произведенным уже в начавших сгущаться сумерках, — судового плотника, мастера на все руки А. Д. Шуша, писателя С. Семенова, плотника дядю Митю Березина, машиниста А. Мартисова и геолога В. И. Рыцк.

Таким образом, за день было переброшено на материк двадцать два человека, а с ранее вывезенными — сорок один человек. В лагере Шмидта оставалось еще шестьдесят три челюскинца.

11 апреля в яркий солнечный день вместе с В. С. Молоковым и Н. П. Каманиным в лагере снизился новый самолет летчика И. В. Доронина — металлический «В—33», работающий на воздушной линии Иркутск-Якутск.

Из переднего отсека самолета улыбались два лица: одно полное, красное от встречного ветра, с небесно-голубыми глазами — И. В. Доронина, другое — строгое, напряженное — его постоянного бортмеханика Я. Г. Савина.

— Вы меня не помните? — подходит к пилоту гидрограф П. К. Хмызников, — ведь я с вами летал из Якутска в Иркутск!..

Оба знакомых, встретившихся в такой необычайной обстановке, крепко пожали друг другу руки.

Не теряя времени, И. В. Доронин посадил в удобную, вместительную и отепленную кабину четырех челюскинцев и повел машину на старт. Но едва только он подбавил газу, как самолет неожиданно подпрыгнул и завалился набок. Оказалось — поломана стойка шасси.

— Пожалуй, я ее надломал еще в Анадыре, когда самолет был сильно перегружен, — говорит грустно пилот.

Установив раненый самолет к краю посадочной площадки, летный состав приступил к срочному ремонту.

Бухта Провидения. Чукотницы на нартах приехали к пароходу „Смоленск“

— Товарищ Доронин, — подошла к нему группа судовых механиков, — вам работать не надо. Мы сами все сделаем. А за качество — не сомневайтесь. Спросите М. С. Бабушкина и М. Т. Слепнева, как мы им отремонтировали самолеты.

В этих простых словах было столько уверенности в свои силы, что И. В. Доронин сдался.

И пока он в палатке аэродрома наслаждался горячим чаем, механики, раздобыв где-то железный лом, распилили его ножовкой и стали пристраивать к стойке, вместо алюминиевых труб. В поврежденный костыль вогнали также кусок лома и трубку, тщательно закрепив все хозяйство проволокой.

Словом, менее чем в три часа самолет И. В. Доронина был готов к перелету.

Так как стойка была все же не надежной, то пилот разрешил

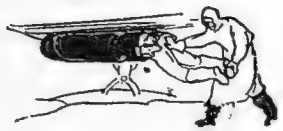
лететь только двоим. Пассажирами оказались судовой механик А. С. Колесниченко и матрос А. Лесков. Усевшись в кабину и запустив мотор, И. В. Доронин начал разбег. В самом конце аэродрома, при взлете, от толчка стойка снова сломалась. Лыжа беспомощно висела на амортизаторе, а самолет, оторвавшись, быстро набирал высоту.

«Как же он будет садиться в Ванкареме? — мучила назойливая мысль. — Увидел ли он, что у самолета авария? А как ему передать об аварии? Ведь радиоаппарат не установлен на машине».

Вечером узнали от Э. Кренкеля, что И. В. Доронин тотчас после взлета увидел поломку. Он ясно почувствовал, что теперь все дело в удачной посадке в Ванкареме.

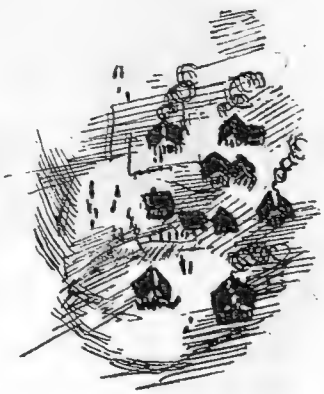
И действительно, приземлился он блестяще, с искусством лучшего мастера летного дела. Сделав четыре широких круга над аэродромом Ванкарема, осмотревшись и избрав наиболее ровную полосу, пилот виртуозно посадил машину на одну лыжу. А когда уже была потеряна скорость и самолет стало трудно держать на одной лыже, И. В. Доронин его пустил на малой скорости. Машина зачертила по рыхлому снегу правым крылом, дала сильный крен и остановилась, благополучно доставив пассажиров на берег.

— Замечательно, — поздравлял его М. С. Бабушкин, — я с большим страхом наблюдал вашу посадку, ожидая капота. Но ваш опыт и умелое управление позволили обойтись без поломок.



ХАБАРОВСК — МЫС ВАНКАРЕМ

— 17 марта в ясное морозное утро четыре самолета вылетели из Хабаровска, — начал свой рассказ Иван Васильевич Доронин. — Три самолета летели на помощь челюскинцам, четвертый, под пилотажем летчика Иванова, должен был сопровождать нас до Николаевска-на-Амуре. Наше звено, состоявшее из трех самолетов — две машины «В-33» и одна «R-5», возглавлял В. Л. Галышев — известный северный летчик, много лет работавший на линии Иркутск — Якутск, а также летчик М. В. Водопьянов и я.



Первые 150 километров прошли в хорошую погоду. Лишь негустая туманная дымка закрывала горизонт. Но дальше обстановка резко переменилась. Машины врезались в снегопад и разливы густого тумана. Всякая видимость сразу исчезла. Пришлось снизить высоту полета до 100 метров, ибо наверху была плотная облачность.

Герой Советского союза Иван Васильевич Дорошин

Чтобы не оторваться от звена, я прилепился к ведущей машине летчика Иванова, прекрасно знавшего трассу, и, идя в 50 метрах от него, старался не упустить машину из виду. То же сделал и В.Г. Галышев, быстро прилепившийся ко мне. Бреющим полетом в снежную метель мы едва добрались до Нижне-Тамбовска, расположенного в 400 километрах от Хабаровска. Благополучно спустившись, мы с тревогой узнали, что самолета М. Водопьянова нет. Было страшно досадно, что уже на первом этапе нашего пути мы потеряли товарища.

К вечеру стало известно, что М. Водопьянов, потеряв нас из виду, имея более скорую машину, чем наши «В-33», попав в пургу, не рискнул пробиваться вперед, боясь в темноте налететь на нас, и вернулся в Хабаровск.

Заправившись горючим, мы возобновили полет, не обратив внимания на плохой прогноз погоды, ибо жалко было терять драгоценное время. Через шесть часов тяжелого пути, сквозь пургу, над крутыми горами, где вынужденная посадка самолета окончилась бы аварией, к вечеру добрались до Николаевска-на-Амуре и там получили радостную весть, что М. Водопьянов снова вылетел из Хабаровска и прибыл в Нижне-Тамбовск на ночевку.

Целые сутки пришлось просидеть в Николаевске. Разразилась сильнейшая пурга. Лететь в такую погоду через Курбатовский перевал при видимости максимум 20 метров — было явным безумием.

19 марта, взяв курс на порт Аян, В. Галышев и я вылетели из Николаевска. Вначале все шло благополучно. Мы уверенно преодолели Курбатовский перевал, за которым встретили сильный туман. Решив его пробить, мы изменили курс к югу. Невдалеке от о. Белычьего туман несколько рассеялся. Под нами было безбрежное море, с торосистым льдом и небольшими полыньями. От о-ва Большой Шантар мы взяли прямой курс на порт Аян. Километров через 60 торосистый лед кончился. Под лыжами самолета засверкало открытое море. Снова взлетели в туман, принудивший нас спуститься до 30—35 метров к поверхности воды.

А что, если вынужденная посадка? — преследовала мысль. Садиться на лыжах на воду — это верный гроб. Вся надежда на качество моторов, которые не сдадут.

И моторы не сдали. Через четыре часа вдали показались скалы Охотского побережья и еще через десять минут мы парили над бухтой порта Аян.

В Аяне снова нас ожидала приятная новость. Пилот М. Водопьянов достиг о-ва Большой Шантар.

На следующий день В. Галышев и я вылетели в Охотск. Большую часть маршрута пришлось лететь над скалистыми берегами или же над открытым морем, то есть местами, которые не допускали возможности хотя бы и вынужденно садиться. У мыса Эйкан самолеты врезались в густой снегопад. Чтобы не забить сафы снегом, изменили курс, и километров на 30 ушли в море, удачно освободившись от пурги.

Видимость стала хорошей. Самолеты летели над низменным берегом, где всегда, в случае нужды, можно было бы приземлиться. А разбросанные домишки рыбаков ясно указывали на то, что есть люди, которые придут к нам на помощь.

Пять часов двадцать минут понадобилось нам, чтобы пройти маршрут от Аяна до Охотска. Через два часа к нам присоединился так долго жданный М. Водопьянов.

— Ну, товарищи, попал я в историю, — рассказал он нам. — Летя над открытым морем, я заметил, что стала сдавать бензиновая помпа. К счастью, мы находились недалеко от о-ва Большой Шантар, на береговом припае которого мне удалось благополучно сесть. Теперь вы понимаете, почему я вас не догнал у порта Аяна?

22 марта из Охотска уже стартовали три самолета. Радиостанция бухты Ногаево сообщила, правда, что у них метель и штормовой ветер. Но у нас была хорошая погода, и терять время на стоянку нам не хотелось. Половину маршрута шли великолепно, при ясной видимости, на высоте 1 500 метров. Внизу под лыжами змеилась долина р. Тяуй, вдоль которой мы и шли. Но в 150 километрах от Ногаево мы попали в сумасшедший штормовой ветер. Как потом выяснилось, в тот же день над Хакодате пронесся тайфун, в тыловую часть которого мы, видимо, и попали. Наши самолеты отказывались повиноваться рулям управления. Сильными толчками их бросало вниз, и часто мы падали листом к земле.

Вы представляете, в какой тяжелой обстановке пришлось доводить самолеты до Ногаева? Но самое трудное было еще впереди — сделать посадку. Надо сказать, что аэродром в Ногаеве был широким, удобным, но к моменту прилета наших машин поверхность поля обледенела, а сила ветра была свыше двадцати метров в секунду. Сели все машины благополучно. Но как только сбавили газ,

Жарко после тяжелого и утомительного пробега

самолеты от ветра заскользили по льду в обратном направлении. При среднем газе, на рулежке плоскости машин поднимало сильным ветром. К счастью, на помощь прибежали пограничники, ухватившиеся руками за крылья, помогшие притащить машины до края бухты и закрепить их.

Сильная пурга и ветер заставили нас простоять в Ногаеве до 26 марта, когда, устав от долгого ожидания, решили попытаться лететь на Ямск.

Проходя горный хребет, мы попали в сильный снегопад. Здесь произошли сразу два происшествия: мы потеряли всякую видимость и снегом забило сафы — прибор для определения скорости.

В. Л. Галышев, которого я старался не упустить из виду, решил вернуться обратно. То же самое сделал и я. Через несколько часов мы были опять над Ногаевым.

Пилот М. В. Водопьянов, имевший на своем самолете прибор,

так называемый «искусственный горизонт», идя в полной тьме, все же добрался до Гижиги.

На следующий день в Гижигу вылетели и мы. Большая часть маршрута шла вдоль крутых, скалистых берегов моря. Штормовые ветры и пурга очень часто заставляли нас уходить в глубь Охотского моря, оставляя самолеты без клочка ровного снежного поля, на которое, в случае нужды, можно было бы сесть. Посадочная площадка в Гижиге расположена в заледеневшей, заполненной торосами бухте. Ее размеры 700×300 метров — вполне удобны для нормального спуска. Но к несчастью, во время нашей посадки был встречный ветер, в направлении поперек площадки.

Что было делать? Пришлось садиться в ширину, то есть на трехсотметровую площадь. Но этот же сильный встречный ветер помог нам благополучно спуститься, сильно затормозив разбег машин.

Просидев в Гижиге несколько дней из-за пурги, 29 марта решили вылететь, заранее договорившись — при плохой видимости проходить маршрут разными курсами. Так это и случилось. В начале хребта полуострова Тайгонос мы потеряли друг друга. Когда же я миновал полуостров и попал в лучшую погоду, то увидел В. Л. Галышева.

Пилот М. В. Водопьянов, имевший машину с большей, чем наша, скоростью, видимо, ушел вперед.

Культбаза Каменская, где мы предполагали сесть для заправки горючего, долго не показывалась. Как потом выяснилось, этот пункт нам неправильно нанесли на карты. Пролетев еще некоторое время, мне стало ясно, что культбазу мы потеряли. Я дал сигнал В. Л. Галышеву повернуть обратно. И правда, вскоре культбазу нам удалось обнаружить, равно как и летчика М. В. Водопьянова, уже кружившегося над ней.

У моего самолета детонировал мотор. Поэтому я поспешил первым садиться. При приземлении я почувствовал, что машину сильно пригнуло к земле. На втором прыжке лыжи ударились о бугор, и самолет поломал шасси.

Немедленно выскочив из кабины, я распорядился расположить полотняный крест, который бы объяснил обоим пилотам, находившимся в воздухе, что посадочная площадка не годна. Но полотняного креста не оказалось в наличии. Быстро организовав под-

бежавших ко мне людей, я из них выложил крест на аэродроме, оказавшимся полем, покрытым торосами и буграми. Место посадки, повидимому, выбирали для нас совсем неопытные люди. А между тем в стороне было гладкое поле, но люди боялись, что тяжелая машина провалится в рыхлом снегу. Поэтому они и выбрали жесткое бугристое поле, где, по их мнению, самолет сядет лучше.

Пилот В. Л. Галышев сразу же заметил человечий крест, повернул к протокам реки и благополучно сел. Его борт-механик распластался на снегу, изображая своей фигурой посадочный знак «Т», на который благополучно сел М. В. Водопьянов.

— Ну, Иван Васильевич,— утешали меня оба пилота, — ты пострадал за всех. Кому-нибудь ломаться ведь все равно бы пришлось...

К счастью, я имел запасные шасси, которые общими усилиями были поставлены вместо сломанных.

Пять суток, из-за бурана, отсиживались в Каменском. Снегом заносило самолеты по крылья. В пяти шагах наши машины тонули во тьме, как в тумане. С помощью местного населения самолеты откопали и, зарядив их горючим, 4 апреля вылетели на Анадырь.

Не дойдя 70 километров до р. Анадырь, самолеты попали в сильный туман. В. Л. Галышев и М. В. Водопьянов на моих глазах свернули в сторону. Я же решил пробиваться, следуя первоначальному курсу. Вскоре мне удалось выйти на р. Анадырь, и я благополучно сел на аэродроме. Минут через двадцать туда же прилетели оба пилота.

— Товарищи, — спросили нас местные жители, — часов в двенадцать дня вы здесь на пролетали?

— Нет, не пролетали.

— А как же это? Здесь был самолет. Мы к нему направились с нартами, а он взял да и взлетел...

Поздно вечером эта тайна раскрылась. Замерзший, совершенно измотавшийся, старший техник каманинского звена т. Разин добрался до поселка. Отогревшись, он сообщил о тяжелой истории, случившейся с самолетом летчика Бастанжиева.

«Зарывшись в снегу, — рассказывал он, — после аварии мы все лежали без памяти. Пилота отбросило метров на тридцать в сторону от разбитой машины. Первым очнулся звеньевой техник Романовский и привел в чувство меня. Мы долго разыскивали пилота, которого едва привели в сознание. Осмотрели машину. Самолет

разбит вдребезги, мотор — где-то вдали, в стороне. А тут еще началась пурга. Двое суток лежали в спальных мешках, занесенные сугробами снега, проделывая руками отверстия для доступа свежего воздуха. Самостоятельно выбраться из ям на поверхность земли мы так бы и не смогли. Выручил и выкопал нас все тот же Романовский. На третьи сутки отправились пешком на поиски селения. Утопая в снегу, по компасу шли трое суток сорок километров, причем Романовский отморозил себе ногу и не смог двигаться. Я оставил их на дороге и вот пришел к вам за помощью...»

Его глаза устало закрылись. Больше говорить он не смог. Немедленно мы организовали собачьи нарты, на которых были доставлены пострадавшие. А на следующий день пришлось оказывать помощь и экипажу летчика Демпрова, на самолете которого при посадке в 83 километрах от Андыря взорвались баки с горючим.

Шесть суток из-за непогоды мы просидели в Анадыре. А 11 апреля, когда все три самолета были готовы к вылету, мотор самолета В. Л. Галышева неожиданно перестал работать. Оказалось, что бензиновая помпа не держит давления. Я с М. В. Водопьяновым решили подождать окончание ремонта, но В. Л. Галышев уговаривал лететь, заверяя, что справится сам. И мы полетели. Сначала отправился М. В. Водопьянов, а через небольшой промежуток времени и я.

Погода была очень хорошая. Сравнительно легко мне удалось преодолеть залив Креста и высокий Чукотский хребет. У о-ва Колючина я полностью восстановил ориентировку и вскоре снизился у штаба спасения челюскинцев на мысе Ванкарем, где узнал, что М. В. Водопьянов, летевший впереди меня, промахнул мимо и опустился на мысе Северном.

Вот какой тяжелый путь нам суждено было преодолеть. Остальные события — поломка шасси моего самолета в лагере, трогательная заботливость челюскинцев, взявших на себя ремонт, и вывоз двоих из лагеря — вам известны.

НАЧАЛЬНИКА ВЫВОЗЯТ ИЗ ЛАГЕРЯ

В этот день, 11 апреля, особенно отличился пилот В. С. Молоков, сумевший совершить четыре рейса в лагерь Шмидта. Тридцать пять челюскинцев были перекинуты на берег. В лагере оставалось двадцать восемь человек.

С последним рейсом В. С. Молокова в Ванкарем был доставлен больной О. Ю. Шмидт. Вывезти начальника экспедиции в тот момент, когда на дрейфующей льдине еще оставались люди, было делом не легким.

На все просьбы и уговоры согласиться на вывоз, принимая во внимание опасность пребывания на льду больного с температурой свыше 40°, О. Ю. Шмидт неизменно твердо отвечал:

— Перестанем об этом говорить. Из лагеря я, как начальник, улечу последним, убедившись в том, что ни одного челюскинца нет на льдине...

Но, несмотря на всю стойкость, на свое твердое решение покинуть лагерь последним, Отто Юльевич все же принужден был вылететь 11 апреля на землю.

Вот что об этом рассказывает А. Н. Бобров:

— Отто Юльевич почувствовал сильное недомогание после прилета М. Т. Слепнева в лагерь, когда он целый день провел на аэродроме, под сильным и холодным ветром, беспокоясь за состояние потерпевшего аварию самолета.

Сжатие ледяных полей, происходившее 9 апреля, застало его в тяжелом положении, беспомощным, с температурой 40°. Я, увидев, что дело серьезное, уговорил улетевшего в Ванкарем Г. А. Ушакова сообщить правительству о состоянии здоровья начальника экспедиции.

11 апреля в 4 часа дня Э. Кренкель принял следующую радиограмму:

«Ушакову, Петрову, копия Шмидту.

— Правительственная комиссия предлагает в срок по вашему усмотрению вне очереди переправить О. Ю. Шмидта на Аляску. Ежедневно специально доносите состояние здоровья Шмидта, ваше предложение о его отправке.

Куйбышев»

И вслед за ней — вторая:

«Правительственная. Шмидту, Боброву, копия Ушакову, Петрову.

— В виду вашей болезни правительственная комиссия категорически предлагает вам сдать экспедицию вашему заместителю Боброву. Боброву принять экспедицию. Вам следует по указанию Ушакова вылететь на Аляску. Все приветствуют вас, уверенные в возвращении.

Куйбышев».

Когда Э. Кренкель принимал эти радиограммы, Отто Юльевич лежал с полуоткрытыми глазами. Радисту пришлось пережить тяжелые минуты: показать ли начальнику радиограммы или нет?

Наконец, решившись, он быстро вышел из палатки, захватив радиожурнал с тем, чтобы найти меня. Я в это время находился в палатке у Копусова.

С таинственным видом Э. Кренкель приоткрыл дверь и попросил меня выйти. Я заволновался.

— В чем дело? Самолеты прибыли в Ванкарем?

— Нет.

— Может, что с Отто Юльевичем?

— Да. Выйдите, прошу вас ...

Уходим в сторону от лагеря, за продовольственный склад и садимся на пустой ящик. Молча, не произнеся ни слова, Э. Кренкель сунул мне в руку журнал. Я прочел и спросил:

— Отто Юльевичу об этом известно?

— Нет, неизвестно, не знаю, как это сделать...

С журналом в руках я стал прохаживаться по лагерю, задумавшись над нелегкой задачей — как бы лучше, чтобы не разволновать Отто Юльевича, рассказать ему о приказе правительства. В голове созрели два варианта: первый — подойти и рассказать ему все откровенно, и второй — подойти к этому тонкому делу не сразу, а постепенно, развивая мысль, что его, как больного, необходимо срочно вывезти.

Я решил остановиться на втором варианте. Вхожу в палатку. Отто Юльевич приветливо встречает глазами и предлагает присесть. Внимательно всматриваюсь в него и тут же намечаю план действия.

— Ну, Отто Юльевич, самолеты работают превосходно. Дело идет к перевыполнению плана. Уже начали вывозить литерных...

— Что это — литерных?

— Да больных, Отто Юльевич. Например, второго механика Ф. П. Тойкина, охотоведа Л. И. Белопольского. Их вывозим вне очереди...

— Ну что ж, это неплохо...

— Теперь, Отто Юльевич, следующая очередь за вами.

— Нет, нет. Вы забыли наш старый уговор. Вы улетаете предпоследним, а я — последним. Я ведь начальник экспедиции, как вы полагаете?

— Отто Юльевич, я немного и раньше занимался диалектикой, а здесь в лагере прослушал полный курс ваших лекций. По законам диалектики в мире все изменяется. Договор такой у нас был, но и условия были разными. Тогда мы были оба здоровы, а теперь вы — больны. Эта причина влечет за собой следствие. Таким образом меняется и очередь.

На нартах, больного Отто Юльевича доставили с самолета в факторию Ванкарема

— Вы же понимаете,— взволновался начальник, — что этого сделать нельзя. Нельзя. Как бы к этому отнеслось правительство и люди, остающиеся еще на льду?

— Отто Юльевич, вы поймите, насколько осложняется наша жизнь при наличии больного. Поймите, если с вами будет печальный конец, то ведь нас осудит вся страна за то, что мы не сумели сохранить жизнь начальника. К тому же — погода сегодня хорошая, летная. В лагере осталось всего лишь двадцать восемь человек, и завтра, надо надеяться, вся операция будет закончена.

О. Ю. Шмидт, согласившись с логичностью моих выводов, все же возражал, доказывая, что он, как начальник, этого сделать не сможет.

Видя бесплодность моих уговоров, я решил перейти в наступление.

Взяв строгий начальнический тон, еле подавляя улыбку, я заявил:

— Товарищ Шмидт. Вопрос для меня ясен. Я вас отправляю с первым прилетающим сюда самолетом. Извольте готовиться.:.

На его лице появилось удивление.

— Как, в чем дело?

— Очень просто. До сих пор вы требовали соблюдения строжайшей дисциплины. В этом отношении я вам помогал, и мы воспитали крепкий коллектив. Теперь же ваша очередь — показать дисциплинированность. Я предлагаю вам подчиниться моему распоряжению и вылететь на материк. А что касается мнения правительства, то вот вам радиожурнал...

Отто Юльевич долго, с явным трудом разбирал текст телеграмм. Положив журнал, закрыл глаза и через несколько минут, ласково улыбаясь, проговорил:

— Я подчиняюсь, товарищ начальник...

Обрадованный достигнутым результатом, я бросился к нему, и мы расцеловались. Я стал еще горячее его убеждать и торопить одеваться. И вдруг — снова протест.

— Как, сегодня?

— Машина разогревается, вылетает Молоков...

Несколько минут разговоров о дальнейшей работе, инструкций, и я вышел из палатки к стоящему на часах Э. Кренкелю, охранявшему вход.

Немедленно было созвано общее собрание, на котором я зачитал радиограмму правительства и сообщил о согласии О. Ю. Шмидта. Всем челюскинцам было очень тяжело расставаться с начальником, но все прекрасно понимали необходимость этого мероприятия. Единогласно было принято решение, в котором коллектив заверял, что окажет мне всемерную помощь.

К этому времени прилетела еще одна радиограмма от В. В. Куйбышева:

«Правительство поставило перед всеми участниками помощи челюскинцам с самого начала задачу — спасти весь состав экспедиции и команды. Ваш вылет не уменьшит энергии всех героических работников по спасению, чтобы перевезти на материк всех, до одного. Со спокойной совестью вылетайте и будьте уверены, что ни одного человека не отдадим в жертву льдам.»

Эта телеграмма окончательно убедила Отто Юльевича в необходимости подчиниться распоряжению правительства. Стали готовиться к отъезду. Запрягли собак в нарты, закутали больного в меха, одеяла и тронулись в путь к аэродрому.

Всем захотелось пойти проводить дорогого начальника, но я разре-

шил лишь немногим, ибо всегда необходимо иметь в лагере рабочие руки на случай каких-либо неожиданностей.

Уже подъезжая к аэродрому, мы увидели спускающийся на лед самолет В. С. Молокова. С большим искусством пилот подрулил машину к самым нартам. В кабину сел врач К. А. Никитин, мы распрощались, и самолет ринулся в воздух.

Вернувшись в лагерь, мы с радостью узнали, что Отто Юльевич благополучно доставлен в Ванкарем и сейчас лежит в чистой постели.

На следующий день пилотом М. Т. Слепневым О. Ю. Шмидт и Г.А. Ушаков были перевезены в Номе на Аляску. О.Ю. Шмидт был помещен в больницу. Благодаря экстренным мероприятиям, предпринятым советским правительством, благодаря прекрасному медицинскому обслуживанию, жизнь Отто Юльевича удалось сохранить.

НА БОЛЬШУЮ ЗЕМЛЮ

В предпоследний рейс самолета В. С. Молокова 11 апреля пришла очередь лететь кинооператору А. Шафрану и мне. Быстро собрав немногочисленные вещи, напихав парой белья, теплой фуфайкой, ботинками и носками запасные мешки, мы распрощались с лагерем Шмидта. День стоял ясный, солнечный, температура воздуха минус 23 градуса. Небо ясное, с легкими, высокими, перистыми облаками.

— Пора двигаться, — с явной неохотой предложил А. Шафран.

В теплой авиационной шубе и валенках итти тяжело, жарко. Недавно холодное, негреющее солнце уже греет по-весеннему. Вышли за черту лагеря и без команды как-то сразу остановились. Вдали скромно

прилепились к торосам зеленые палаточки, в которых за два месяца пребывания в лагере было столько пережито.

Хотелось навсегда, на всю жизнь запечатлеть, запомнить эту крошечную, созданную своими руками, Республику на дрейфующем льду, огромную, гордо торчащую сигнальную вышку и трепещущее на ветру алое знамя челюскинцев.

— А жаль покидать, — говорит А. Шафран, — точно оставляешь что-то родное.

Медленной походкой, вразвалочку, пробирались на аэродром. Мучили почему-то мрачные мысли. Низко опустив голову, рядом со мною вышагивает А. Шафран.

— Странное состояние, — стараешься проанализировать свое настроение. — Ведь надо радоваться, веселиться. Через какие-нибудь полтора-два часа ты уже будешь на твердой земле. Конец испытаниям, трудностям и тяжелым переживаниям.

— Аркаша, почему в тебе нет обычной веселости?

— Жаль уходить, — тихий и грустный голос, — уж слишком много связано с этим кусочком Чукотского моря...

— Граждане, предъявите билет, — с улыбкой встречает начальник аэропорта Саша Погосов, — скоро подаем машину...

И правда, потягивая чаек, развалившись в палатке, мы вскоре услышали так хорошо знакомый гул работающего мотора. Еще момент, и самолет В. С. Молокова, тяжело шлепнувшись лыжами о ледяную поверхность аэродрома, остановился.

— Садитесь, товарищи, поскорее, — раздался голос из пилотского отсека, — сегодня хочу еще раз слетать в лагерь...

Быстро размещаемся в узком пузе самолета. В самый низ, едва просунув свое тучное из-за толстой малицы тело, залез Аркадий Шафран. Всю дорогу ему пришлось сидеть, не шевелясь, ибо вдоль стенок кабины тянулись троссы управления, которые нельзя было прижимать. Вторым залез широкоплечий машинист И. Нестеров, заполнивший своим телом почти весь отсек, затем — подрывник В. Гордеев. В оставшееся свободным отверстие залез я. Повернулся лицом к хвосту самолета, спустил меховой авиационный шлем и поднял воротник.

В парашютный ящик впихнули пекаря В. Агапитова.

И вдруг, словно сорвавшись, взревел пропеллер. Сильный порыв бешеного ветер крепко ударил по затылку.

В. С. Молоков, чья широкая, уверенная спина была впереди, нетерпеливо заерзал на узком сиденьи, и самолет, грузно подпрыгивая на неровностях поля, тихо пополз к месту старта.

Короткая остановка, резкий взмах флажком Саши Погосова, быстрый и стремительный разбег, и аэродром на момент стал к нам боком. Внизу — точки машущих руками людей, зеленое пятно палатки и застывший алый флажок в руке начальника аэропорта. Самолет резко набирал высоту. В последний раз увидал лагерь, дымящиеся трубы палаток, товарищей, стоявших, закрываясь руками от яркого солнца.

Наш курс был резко на зюйд. Внизу, под ногами, как на гигантской географической карте, маленькие государства, отделенные друг от друга границами — цепями вздыбленных от сжатий торосов. Горы ледяных хребтов тянутся в бесконечность, переплетаясь, пересекаясь крутыми зигзагами. Все поля расчерчены тысячью трещин. Этот район Чукотского моря, видимо, выдержал не одно сильнейшее сжатие.

И тут же ловлю себя на том, что оценку развернувшейся ледяной панорамы машинально произвожу с точки зрения пригодности ледяных полей для оборудования аэродромов. Это была уже вкоренившаяся привычка, привитая жизнью в лагере Шмидта. Ведь вопрос об аэродромах был самым важным за все время пребывания на дрейфующем льду.

Стрелка показателя высоты стоит на 850 метров. Свистящий ветер врывается под авиошлем, леденит нос и губы. С остервенением оттираю застывшие щеки, чувствуя всю бесполезность этого мероприятия, ибо щеки все-таки замерзают.

Ближе к Чукотскому побережью появились мелкие, затянутые тонким льдом, разводья. В голове молнией мысль:

«Если бы пришлось пешком итти на берег, то в этих ненадежных местах надо было бы долго возиться...»

Из-за полного отсутствия ветра самолет летит ровно, без качки. Уши заложило громким ритмичным звуком мотора. И под этот ритм всю дорогу из головы не выходит надоевший мотив песни:

Как родная меня мать провожала...
Тут и вся моя семья прибежала.

Вскоре вдали, с левого борта, из серой дымки тумана выглянул черный округлый выступ о. Колючина — старого знакомого по двум

полярным походам, и, наконец,—ясная граница берегового припая и движущегося льда.

Далеко внизу сверкнула рыжая отмель, черные точки скал и вдруг — при резком крене машины — люди, самолеты и домик на пригорке.

Широкий круг при сброшенных оборотах мотора, плавная посадка, резкие прыжки по застругам аэродрома, и... стоп! С правого борта от нас — самолет Н. П. Каманина и люди, люди, люди...

Подбегаю к пилоту, крепко жму ему руки. У него широкое улыбающееся лицо, ярко-белые зубы, глаза, ставшие еще голубее, и багрово-красные обветренные щеки.

Пятьдесят пять минут продолжался полет из лагеря Шмидта в Ванкарем. Пятьдесят пять минут, которые останутся в памяти на всю жизнь.

Крепко жмем руки друзьям, целуемся и, захватив багаж, отправляемся к берегу. По дороге, как вновь прибывших, нас переписали и дали направление на яранг, где нам предстояло прожить несколько дней.

Взбираемся на отлогий берег. Вот она настоящая, твердая земля. С каким-то особым наслаждением топчемся на месте, точно хотим убедиться в твердости почвы.

— Ишь, растоптались,—смеются кругом нас,—точно рысаков вывели из конюшни...

Прелестный, черноглазый, неуклюжий, косолапый чукчонок подводит к яранге Пинетегина. Нас приветливо встречают хозяева, жестами предлагая раздеться и войти за полог, в теплую часть яранга.

— Етти... — наученные метеорологом Н. Н. Комовым, приветствуем мы их.

— Ы-ы-ы-и-и,— с улыбкой отвечают они, пораженные, видимо, нашим знанием чукотских обычаев.

Тщательно очистив валенки от снега, приподняв тяжелый из оленьего меха полог, мы залезли внутрь.

Два черноглазых, раскосых ребятенка с удивлением вытаращили глаза. Они и крепкая полнотелая мамаша обнажены по пояс. Это обстоятельство не смущает молодого хозяина, быстро скинувшего с себя рубаху.

Расположились на полу, устланном ровной, выделанной моржовой кожей. В углу теплится жирник — плоский деревянный со-

суд, наполненный тюленьим жиром. С исключительным мастерством хозяйка особыми палочками ловко приподняла фитиль, сделанный из мха, чтобы увеличить пламя, а, следовательно,— и тепло.

Пробуем разговориться — не удается: чукчи не знают ни одного русского слова. Напились чаю, любезно сваренного хозяйкой, поели галет и консервов, которыми уже нас успела снабдить ванкаремская фактория, угостили хозяев и, утомленные переживаниями, радостью прибытия на твердую землю, крепко заснули, предварительно раздевшись до белья, ибо жара и духота в наглухо закрытой узкой яранге были невыносимыми.

Черноглазый чукчонок повел нас к яранге Пинетегина

12 апреля три рейса в лагерь совершил летчик Н. П. Каманин. Пилот М. В. Водопьянов, накануне проскочивший мимо Ванкарема и заночевавший на радиостанции мыса Северного, утром снова вылетел к центральному штабу спасения.

Разравнивая ванкаремский аэродром, где-то вдали за облаками мы ясно услышали гул работающего мотора, тщетно искали в ту-

манном небе глазами самолет М. В. Водопьянова, ибо только он один мог быть поблизости от нас; пустили даже сигнальную ракету— и все напрасно. Пилот, вторично не заметив Ванкарема, пролетел мимо нас на восток. Но через небольшой промежуток времени М. В. Водопьянов, вычислив, что по пройденному им километражу он уже давно должен был бы быть на месте, повернул самолет в обратную сторону, благополучно снизился на аэродром и, заправившись бензином, не отдохнув, немедленно вылетел в лагерь.

Два часа спустя он доставил на материк географа Я. Гаккеля, гидробиолога П. Ширшова, машиниста С. Фетина и матроса М. Ткача. Но и на этом не успокоился неутомимый, славящийся неисчерпаемой храбростью пилот. Он снова улетел в лагерь и к вечеру доставил еще трех челюскинцев.

За летный день на материк было переброшено двадцать человек, не считая двоих, привезенных И. В. Дорониным.

В лагере Шмидта остались шесть последних челюскинцев: исполняющий обязанности начальника экспедиции А. Н. Бобров, капитан В. И. Воронин, радист Э. Т. Кренкель, начальник аэропорта А. Е. Погосов, боцман А. А. Загорский, радист С. Иванов и, кроме того, восемь ездовых чукотских собак.

Наступила последняя ночь. Сиротливо и пусто выглядел лагерь, точно после отступления армии, хотя недавнее присутствие множества людей чувствовалось в каждой мелочи.

В открытые настежь двери палаток мерцали тусклые огоньки зажженных коптилок и блики отбрасываемого ими света трепетно метались от ветра по брезентовым стенкам покинутых жилищ. А в одной из палаток, только что брошенной обитателями, ворчливо пыхтел одинокий примус. Валялись раскрытые, брошенные чемоданы, остатки грязного белья, консервные банки.

Последняя ночь была очень тревожной. То-и-дело появлялись новые трещины. Лед угрожающе скрипел, шевелился, напоминал о том, что в лагере всего лишь шесть человек, что при разрушении аэродромов некому будет соорудить новые.

В последнюю ночь на дрейфующем льду капитан В. И. Воронин не нашел в себе силы заснуть. Он разжег примус, вскипятил чаю, тщательно вымыл посуду и аккуратно прибрал всю палатку. По старому поморскому обычаю он оставил запас продовольствия и теплой одежды, необходимых человеку, который бы оказался забро-

Герой Советского союза Михаил Васильевич Водопьянов

шенным на эти льды. Капитану хотелось, чтобы лагерь Шмидта, даже покинутый его обитателями, не был похож на хаотические лагери иностранных экспедиций, которые он видел в 1929 г. на Земле Рудольфа (Земля Франца-Иосифа).

Боцман А. Загорский — трогательно-заботливая няня чукотских ездовых собак, оказавших огромную транспортную помощь, когда в лагере оставалось мало рабочих рук, увидав большие запасы уцелевшей свинины, решил полакомить своих четвероногих помощников. Он вдоволь нажарил жирного мяса, накормил доотвала собак, а спать уложил их не на воздухе, как обычно, а в палатке — на мягких матрацах.

Бродивший по окрестностям лагеря, с тревогой поглядывавший на горизонт, радист Э.Кренкель попытался заснуть. Но мучили думы о будущем, о том, что произойдет, если поломает аэродром. Спать не было силы. Усевшись у радиоприемника, сонный, он пытался поймать чьи-либо передачи.

Зато крепким здоровым сном спал Саша Погосов, оставшийся одиноким в палатке на аэродроме.

Утро 13 апреля встретило ясной, блестяще-солнечной погодой. Как и предсказывал накануне В. И. Воронин, ветер переменил свое направление и ожидать новых сжатий ледяных полей не было опасения.

С двух часов ночи Э. Кренкель начал теребить Ванкарем, интересуясь сведениями о погоде.

— Ну, дорогой, как прошла у вас последняя ночь? — с тревогой запрашивал ванкаремский радист Е. Силов. — У нас погода хорошая, ясная видимость и почти полный штиль. К полетам готовим сразу три самолета — Молокова, Каманина и Водопьянова.

Шесть обитателей лагеря стали спешно приготовлять ценные научные приборы и личный багаж для доставки на аэропорт.

Первым из Ванкарема вылетел М. В. Водопьянов — и неудачно. Проплутав более двух часов, он вернулся обратно, не найдя лагеря и не обнаружив дымового сигнала. Шесть последних обитателей лагеря сильно встревожились. Может быть, за ночь льдину отдрейфовало куда-нибудь далеко в сторону, если, находясь на большой высоте, ее не увидел пилот, прекрасно ориентировавшийся накануне.

Но тревога была преждевременной. Во второй рейс в лагерь вылетели сразу три самолета с прекрасным штурманом — навигатором М. Шелыгановым во главе.

— Не видно ли самолетов? — тревожился ванкаремский радист Е. Силов.

— Пока не видно, — мрачно отвечал Э. Кренкель.

— Давайте дымок погуще...

— Костер уже горит, аж чертям тошно. Всю жизнь мечтал видеть, как полыхают чемоданы, подушки и одеяла.

«Москва. Куйбышеву, — посылал последнее донесение правительству А. Н. Бобров. 12 апреля в основном закончена переброска челюскинцев и ценных грузов на материк. Сейчас получено радио с мыса Ванкарема о вылете трех самолетов. Зажигаем последний дымовой сигнал, прекращаем радиосвязь. Через десять минут я, капитан Воронин и радист Кренкель последними покидаем лагерь, оставляя поднятым на вышке советский флаг».

Уэллен. Встреча двух полярных радистов — Люды Шрадер с Эрнестом Кренкелем

Через десять минут, делая широкие круги над лагерем, приветливо махая руками, промчался пилот М. В. Водопьянов, взяв направление на аэродром. Вслед за ним туда же отправились В. С. Молоков и Н. П. Каманин.

— Ну, как самолеты? — не успокаивается радист Е. Силов.

— Все три — здесь, — радостно, торопясь, отвечает Э. Кренкель. — Вот один уже сел. Видимо, сел благополучно — слышу по спокойному звуку мотора, у которого сбросили газ. Подожди... подожди... вот сел и второй, ну и, наконец,— третий. Что, можно закрывать лавочку?

— Закрывай, ибо надо быстрее итти к самолетам. Очень все рады, что хоть немного, но смогли вам помочь. Ждем, ждем, ждем...

— Дорогие, ожидаем вас с нетерпением, — врывается в эфир радистка Уэллена Люда Шрадер—та, что первой поймала сообщение от погибающего «Челюскина», — ждет вас и баня. Приготовили много воды. Ну и молодцы же вы, ребята!..

— Все понял. Хорошо. Благодарю. Снимаю передатчик. Через три минуты уходим из лагеря. До свиданья...

В 14 часов 08 минут радиопередатчик лагеря Шмидта был снят.

— Покидать лагерь, с которым так сжились, к которому так все привыкли, было ужасно тяжело, — вспоминал Э. Кренкель.

— Мы уходили от лагеря все дальше, дальше. И хотя самолеты уже снизились на аэродроме, мы не раз останавливались, задумчиво глядя на полузакрытые торосами, дорогие нам палаточки. Сколько здесь было пережито за два месяца со дня гибели «Челюскина»!

Через час, казавшийся бесконечным, над крошечным селением мыса Ванкарема победно кружились три птицы.

Внизу поднялась суматоха. Все население выбежало из яранга приветствовать последних людей, вырвавшихся из ледяного плена. Крики «ура», волны радости, счастья...

Герои-пилоты — последний раз в воздухе, подбрасываемые восторженной толпой.

Лагерь Шмидта прекратил свое существование.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

ОГЛАВЛЕНИЕ

Полярная экспедиция началась 5
Курс — на ост 19
Задачи похода «Челюскина» 23
Маточкин Шар 27
Первое испытание 33
Остров Уединения 57
У самой северной оконечности Азии 71
В море Лаптевых 77
К берегам Чукотского полуострова. 87
Бой под Колючиным 99
Берингов барьер 113
Обратно, на север 143
Зимовка во льдах Чукотского моря 165
Слово предоставляется проф. О. Ю. Шмидту . . 185
Гибель «Челюскина» 215
Начались трудовые дни. 231
Будни лагеря Шмидта 237
Первая ласточка 275
Дни испытаний 285
Авария в воздухе 307
Три самолета над лагерем 313
Н. П. Каманин о своем отряде 331
Полундра 339
Штурм лагеря Шмидта 349
Хабаровск — мыс Ванкарем 355
Начальника вывозят из лагеря 363
На Большую Землю 369

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

Редактор Р. КОВНАТОР
Художественно-технический редактор
Л. БРОДСКИЙ
Корректор Л. БОТКИНА

Переплет, супер-обложка,
титул, форзац и заставки художников
Э. ГУТНОВА и Г. ГЛАДЫШЕВОЙ
Концовки и рисунки в тексте
художника Ф. РЕШЕТНИКОВА

Фотодокументы П. НОВИЦКОГО

Штамповка, изображенная на переплете,
выполнена 4-й фабрикой Моспластмассы

Сдано в набор 5|X 1935 г.
Подписано к печати 10|III 1936 г.
Зак. изд. № 952. Зак. тип. 1719.
X—II. Тир. 15000

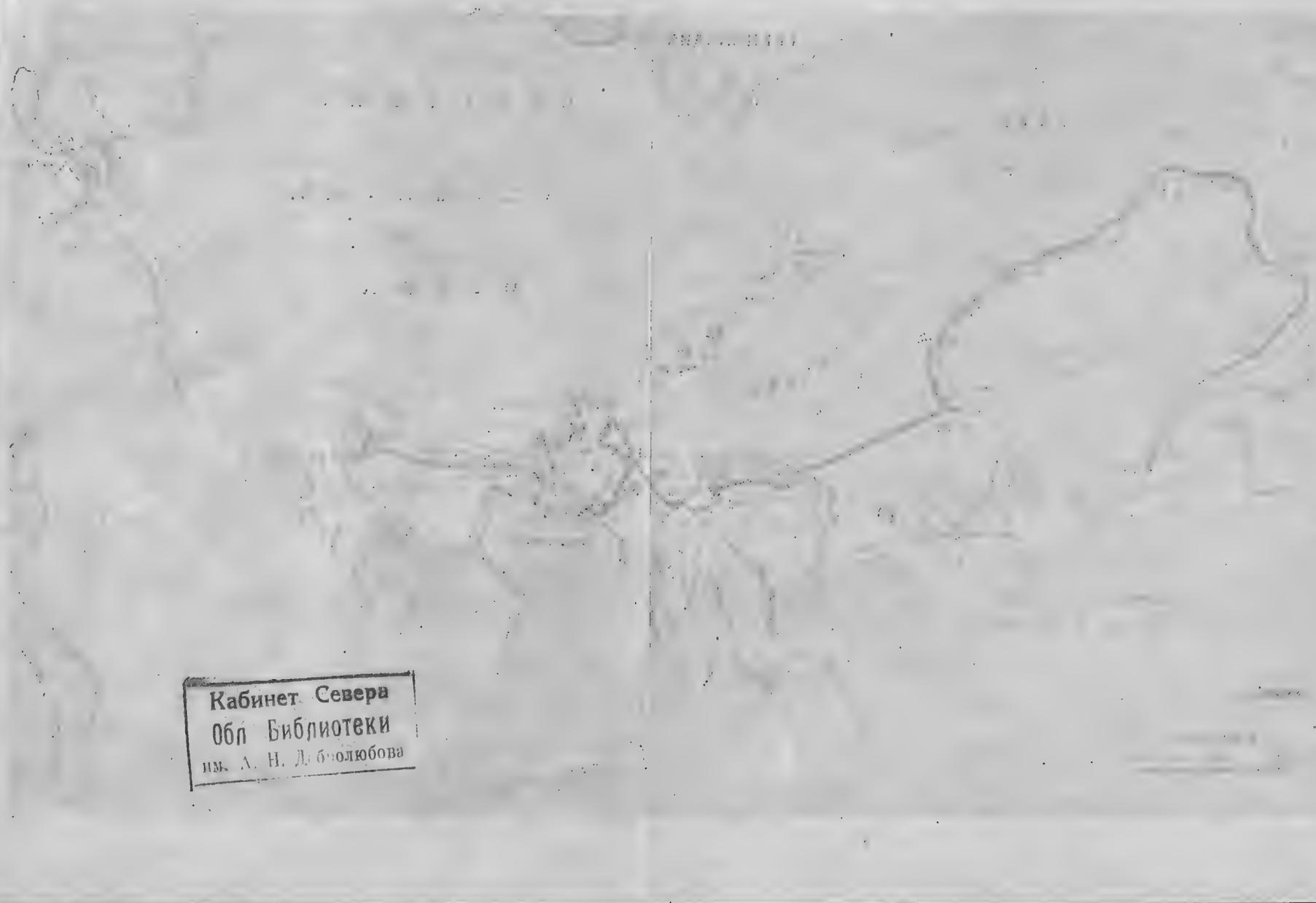
Уполномоченный Главлита Б—10439
Формат 72×94¼|16. 16,3 ав. листа.
24 печ. листа. 21 учетно-автор. листов.
В 1 печ. листе 46080 зн.

Цена 7 р. 50 к.
Переплет 2 р.

Отпечатано
на бумаге Красновишерского бумкомбината
им. Менжинского

7-я типография Мосполиграфа «Искра революции», Москва, Арбат, Филипповский пер., дом № 13.

ГРЕНЛАНДИЯ
АЛЯСКА
СЕВЕРНЫЙ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН
СЕВЕРНОЕ МОРЕ
НОРВЕЖСКОЕ МОРЕ
ЧУКОТСКОЕ МОРЕ
ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЕ МОРЕ
БАРЕНЦОВО МОРЕ
КАРСКОЕ МОРЕ
МОРЕ ЛАПТЕВЫХ
БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ
ОХОТСКОЕ МОРЕ
ШПИЦБЕРГЕН
ЗЕМЛЯ ФРАНЦА ИОСИФА
СЕВЕРНАЯ ЗЕМЛЯ
НОВАЯ ЗЕМЛЯ
П-ОВ ТАЙМЫР
КОПЕНГАГЕН
МУРМАНСК
ЛЕНИНГРАД
АРХАНГЕЛЬСК
МОСКВА
о. Врангель
м. Северный (Отто Шмидта)
м. Биллингс
м. Ванкарем
пр. Беринга
Уэллен
о. Лаг. Шмидта
пр. Лонга
Новосибирские о-ва
пр. Вилькицкого
м. Челюскина
пр. Санникова
пр. Дм. Лаптева
20-VII
25-VII
15-VII
10-VIII
13-VIII
21-VIII
22-VIII
23-VIII
24-VIII
27-VIII
30-VIII
31-VIII
1-IX
2-IX
3-IX
6-IX
8-IX
10-IX
11-IX
12-IX
13-IX
16-IX
19-IX
4-XI
ПУТЬ „ЧЕЛЮСКИНА".
МАСШТАБ
200 0 200 400 600 КЛМ.



Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

M5 003